Digitized by Google

325.05
D25

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

1364-22474
University Library FEB 24 1908

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ORGAN des Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

Redaktion und Administration: WIEN, I. Eschenbachgasse 11. Telephon Nr. 388. Postsparkassen-Konto der Administration: Nr. 806.245. Postsparkassen-Konto des Club: Nr. 850.698. Beiträge werden nach dem vom Redaktions-Komitee festgesetzten Tarife honoriert. Manuskripte werden nicht zurückgestellt.

Erscheint von April bis Oktober am 1. und 15. jedes Monates von November bis März jeden Montag.

Abonnement inkl. Postversendung in Österreich-Ungarn: Ganzjährig K 10. Halbjährig K 5. Für das Deutsche Reich: Ganzjährig Mk. 12. Halbjährig Mk. 6. Im übrigen Auslande: Ganzjährig Fr. 20 Halbjährig Fr. 10 Bezugsstelle für den Buchhandel: Spielhagen & Schurich in Wien. Einzelne Nummern 30 Heller. Offene Reklamationen portofrei.

Nº 1. | Wien, den 6. Jänner 1908. | XXXI. Jahrgang.

Klingers Reflexions-Wasserstands-Anzeiger



Über **150.000** Stück in allen Industriestaaten der Welt im Betriebe.

Vorteile:
Wasserstand schwarz,
Dampfraum silberglänzend,
Rasches Erkennen des Wasserstandes,
Größte Betriebssicherheit,
Schutzgläser absolut überflüssig,
Täuschungen über den Stand des Wassers im Kessel ausgeschlossen.
Vollster Schutz gegen Explosionen wegen Wassermangel!



Kein Kessel sollte ohne diese Apparate in Verwendung stehen.

Gumpoldskirchner Maschinen- und Metallwaren-Fabrik
Rich. Klinger
GUMPOLDSKIRCHEN bei Wien. 657

Gußstahlhütte „Skodawerke"
Aktiengesellschaft in Pilsen.
Generaldirektion und komm. Direktion: Wien, I. Franz Josefs-Kai Nr. 1.
Stahlschmelzerei, mechanische Werkstätte.

Die Hütte erzeugt: Gußstahl-Fassonstücke bis 60.000 kg Stückgewicht in den größten Dimensionen und in den kompliziertesten Formen, garantiert für absolut porenfreien Guß und erreicht bei gegossenem Stahl 45—70 kg Festigkeit und 10—35% Dehnung, je nach der geforderten Härte des betreffenden Materiales. Fabrikation von Gußstahl-Fassonstücken aller Art und zwar: für Eisenbahnen, Schiffbau-, Maschinenbau-, Brückenbau- u. Mühlenbau-Anstalten, Bergwerke, Walz- und Hammerwerke. — Fabrikation von Hartstahl und Schmiedestücken.

Spezialitäten: Herz- und Kreuzungsstücke für Weichen, Lokomotiv-Radsterne aus Flußeisen gegossen, Kammwalzen und Getriebe mit Winkelzähnen in allen Dimensionen, nach Modellen und mit der Maschine geformt. Ruhiger Gang und große Sicherheit gegen Bruch. Schiffbau-Bestandteile, Propeller für Schraubendampfer jeder Größe und Konstruktion, Steven, Ruder etc., als Ersatz für geschmiedetes und geschweißtes Material.

Dampfmaschinen-Kolben, Kreuzköpfe, Kurbeln, Kurbelscheiben, gekröpfte Wellen, Preßzylinder bis 800 Atmosphären Druck, Verzinkungs- und Verzinnungs-Pfannen.

Kramerlicht
sparsamstes hängendes Gasglühlicht!
Beste Beleuchtung für Bahnhöfe
Perrons, Wartesäle, Bureaux etc.
Franz Krükl, Wien, VI. Köstlergasse 5.
Telephon 9040 u. 1180.

BRÜDER STOWASSER
PRAG, Charvatgasse 1988/II.
Offerieren: Ia Melega-Baumöl, dopp. raff. Rüböl, Lokomotiv- und Wagenachsenöle, sowie russ. und amerik. Mineralöle, amerik. Zylinderöle, hell und dunkel, Knochenöl wasserhell, konsist. Maschinenfette, Salon-Petroleum.
Chemisch-technische Produkte für alle Industrien.
Prima Referenzen.
Lieferanten der k. k. österr. Staatsbahnen.

Leopolder & Sohn
Wien, III/1 Erdbergstraße 52.
Leipzig-Schleussig, Seumestraße 86.
Fabrik für Telegraphen-Apparate, Telephone und Telephon-Zentral-Umschalter, elektrische Stations-Deckungssignale und Bahnwächter-Läutewerke für Eisenbahnen, Telegraphen-Batterien und Leitungsmateriale, Wassermesser eigenen Patentes für städtische Wasserwerke, Bierbrauereien und Maschinenfabriken. 666
Alle Telephon- und Telegraphen-Einrichtungen werden prompt ausgeführt und Voranschläge **kostenfrei** ausgearbeitet.

LINCRUSTA-BEDBURG
ist ein Wandbekleidungsmaterial von solch vielseitiger Verwendbarkeit, daß jedermann dafür Interesse haben muß. Man verlange Vorlage der BEDBURGER Kollektion künstlerisch ausgeführter Muster, die jede bessere Tapetenhandlung Österreich-Ungarns besitzt und achte auf die Marke LINCRUSTA-BEDBURG, welche in den Kanten der Ware eingeprägt ist.
Bedburger Lincrusta-Werke, Wien, X.
Erste österr. Lincrusta-Fabrik
Bureau I. Dominikanerbastei Nr. 17.
Telephon 12877. Telegr.-Adr. LINCRUSTA WIEN.

Schnelldreh-Revolverstahl N°5/6 Marke: 5/6
als Schnell- und Hart-Drehstahl noch dort zu verwenden wo kein anderer mehr aushält!
Rudolf Schmidt & C°, Gußstahlwerk, Wien, X./3.

Digitized by Google

Garvens-Werke

WIEN

II. Handelskai 130

fabrizieren und halten großes Lager von:

Pumpen aller Art:

Baupumpen
Stationsbrunnenpumpen
Expreßpumpen f. große Förderhöhen
Pumpen für Villen und Wohnhäuser und Fabriksanlagen
Pumpen für Haus- u. Wasserleitungen.

Waagen für jeden Zweck:

Stationsbrückenwaagen
Kohlenwaagen
Magazinswaagen. 647

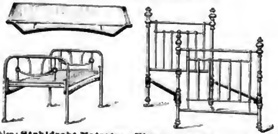
Kataloge u. Kostenvoranschläge auf Verlangen portofrei und kostenlos.

HUTTER & SCHRANTZ A.-G.

SIEBWAREN- u. FILZTUCHFABRIKEN.

K. u. K. HOF LIEFERANTEN

Wien, VI. Windmühlgasse Nr. 20



empfehlen: **Stahldraht-Matratzen, Eisen-** und **Messing-Möbeln** etc. etc. in vorzüglichster Ausführung zu sehr mäßigen Preisen.

Illustrierte Kataloge gratis und franko.

Kraluper Mineralöl-Raffinerie

PRAG liefert helle und dunkle Zylinderöle für Normal- und Heißdampf, helle und dunkle Maschinenöle, Wagenachsenöle, Petroleum, Benzin, Fette etc. etc.

Avenarius Carbolineum

seit 30 Jahren erprobter Holzanstrich.

Indurin

Innenanstrich- und Fassadefarbe. Waschbar, wetterfest.
Nur mit kaltem Wasser anzurühren.

Carbolineumfabrik **R. Avenarius**

Wien, III/2 Bechardgasse 14.

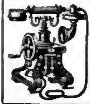
Deckert & Homolka

Elektrotechnisches Etablissement

Fabriks- u. Engros-Lager IV. Favoritenstr. 42. **WIEN** Niederlage u. Installation I. Kärntnerstr. 42.

Budapest. Prag. Brünn. Paris.

Fabrikation • Installation



von Telegraphen- und Mikrotelephon-Apparaten für alle Zwecke, insbesondere für den Eisenbahn-Signal-, Sicherheits- und Meldedienst, Blitzableitern, Dynamos, Elektromotoren und Ventilatoren, Wasserstande-Anzeigern, Beleuchtungskörpern, staub- und wasserdicht. 545

Lebensversicherungs-Institut des Club österreichischer Eisenbahn-Beamten

Newyorker Germania

WIEN, I. Stubenring Nr. 18, im eigenen Hause.

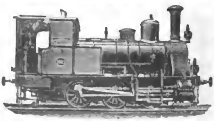
Versicherungen in Kraft Ende 1906 584,000.000 Kronen, Aktiva laut Bilanz 1906 185,000.000 Kronen, Überschuß der Jahresgebahrung 1,635.700 Kronen, Dividenden verteilt an Versicherte 1906 2,422.100 Kronen, Kaution bei der k. k. Staats-Zentralkasse 10,437.500 Kronen.

Die Gesellschaft verteilt Dividenden schon nach einjährigem Bestehen der Polizze. Die Polizzen sind nach einjährigem Bestande unanfechtbar (Darlehens-Deckungs-Polizzen) genießen sofortige Unanfechtbarkeit bei Selbstmord oder Tod durch Duell. Die Kriegsversicherung Wehrpflichtiger wird ohne Prämienerhöhung übernommen. Mitglieder des Club österreichischer Eisenbahn-Beamten genießen besondere Begünstigungen.

Lokomotivfabrik Krauss & Comp.

Aktien-Gesellschaft **München u. Linz.**

Liefert normal- und schmalspurige **Lokomotiven** jeder Bauart und für jeden Betriebszweck für Adhäsions- oder Zahnradbetrieb.



Vertretung in Wien: I. Pestalozzigasse Nr. 6. 650

Pianos

Hoher Extra-Vorzugs-Rabatt für Beamte.

Pianinos und Klaviere von hervorragender Klangfülle und Tonschönheit, gediegenster kreuzseitiger Eisenpanzer-Konstruktion mit leichter, elastischer Spielart und verstellbarer Harfenton-Vorrichtung.

10jährige schriftliche, gesetzlich bindende Garantie!
4wöchentl. frachtfreie Probelieferung nach jeder Bahnstation.
Kleinste Ratenzahlungen, ganz nach Wunsch!

TRAUTWEIN

Pianoforte-Fabrik
WIEN
VII. Mariahilferstraße 58.

Jeder Beamte verlange umgehend kostenlose Zusendung der illustr. **Preisliste nebst Beamten-Vorzugs-Rabatt-Tabelle!**
3 starke Hefte mit mehreren Tausend Referenzen und Anerkennungen von Beamten etc. gratis zur Verfügung. 680

Digitized by Google

ÖSTERREICHISCHE
EISENBAHN-ZEITUNG

ORGAN DES CLUB ÖSTERREICHISCHER EISENBAHN-BEAMTEN.

REDAKTIONS-KOMITEE:

OBMANN:
AUGUST RITTER v. LOEHR
K. K. HOFRAT, ZENTRAL-INSPEKTOR DER K. K. NORDBAHN-DIREKTION a. D.

OBMANN-STELLVERTRETER:
DR. KARL HAULER
INSPEKTOR, DIREKTIONSABTEILUNGS-VORSTAND DER K. K. PRIV. ÖSTERR. NORDWESTBAHN.

JOSEF FLEISCHNER
REVIDENT DER K. K. ÖSTERR. STAATSBAHNEN.

DR. HEINRICH GRÜNEBAUM
BAHN-KONZIPIST DER K. K. ÖSTERR. STAATSBAHNEN.

EMIL GUISOLAN
OBER-INSPEKTOR DER PRIV. ÖSTERR.-UNGAR. STAATS-EISENBAHN-GESELLSCHAFT.

DR. FRANZ HILSCHER
INSPEKTOR DER K. K. ÖSTERR. STAATSBAHNEN.

HUGO KOESTLER
K. K. MINISTERIALRAT IM K. K. EISENBAHN-MINISTERIUM

BERTHOLD KRISER
OBER-INGENIEUR DER K. K. PRIV. KAISER FERDINANDS-NORDBAHN.

DR. VIKTOR LEIPEN
BAHNKOMMISSÄR DER K. K. ÖSTERR. STAATSBAHNEN.

ADALBERT MERTA VON MÄHRENTREU
INSPEKTOR DER K. K. ÖSTERR. STAATSBAHNEN I. P.

VIKTOR REIBER
K. K. REGIERUNGSRAT, ZENTRAL-INSPEKTOR DER PRIV. ÖSTERR.-UNGAR. STAATS-EISENBAHN-GESELLSCHAFT.

KARL SPITZER
INSPEKTOR BUREAU-VORSTAND DER K. K. NORDBAHN-DIREKTION.

DR. EMIL WEINBERG
BAHNKOMISSÄR DER K. K. NORDBAHN-DIREKTION.

FÜR DIE REDAKTION VERANTWORTLICH:
DR. FRANZ HILSCHER.

XXXI. JAHRGANG.

WIEN 1908

HERAUSGEGEBEN UND VERLEGT VOM CLUB ÖSTERR. EISENBAHN-BEAMTEN.

DRUCK VON R. SPIES & Co.

Digitized by Google

Garvens-Werke

WIEN

II. Handelskai 130

fabrizieren und halten großes Lager von:

Pumpen aller Art:

Baupumpen
Stationsbrunnenpumpen
Expreßpumpen f. große Förderhöhen
Pumpen für Villen und Wohnhäuser und Fabriksanlagen
Pumpen für Haus- u. Wasserleitungen.

Waagen für jeden Zweck:

Stationsbrückenwaagen
Kohlenwaagen
Magazinswaagen. 647

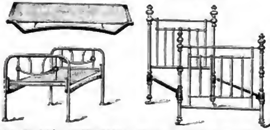
Kataloge u. Kostenvoranschläge auf Verlangen portofrei und kostenlos.

HUTTER & SCHRANTZ A.-G.

SIEBWAREN- u. FILZTUCHFABRIKEN.

K. u. K. HOF LIEFERANTEN

Wien, VI. Windmühlgasse Nr. 20



empfehlen: **Stahldraht-Matratzen, Eisen- und Messing-Möbeln** etc. etc. in vorzüglichster Ausführung zu sehr mäßigen Preisen.

Illustrierte Kataloge gratis und franko.

Kraluper Mineralöl-Raffinerie

PRAG liefert helle und dunkle Zylinderöle für Normal- und Heißdampf, helle und dunkle Maschinenöle, Wagenachsenöle, Petroleum, Benzin, Fette etc. etc.

Avenarius Carbolineum

seit 30 Jahren erprobter Holzanstrich.

Indurin

Innenanstrich- und Fassadefarbe. Waschbar, wetterfest. Nur mit kaltem Wasser anzurühren.

Carbolineumfabrik **R. Avenarius**

Wien, III/2 Bechardgasse 14.

Deckert & Homolka

Elektrotechnisches Etablissement

Fabriks- u. Engros-Lager IV. Favoritenstr. 42. **WIEN** Niederlage u. Installation I. Kärntnerstr. 42.

Budapest. Prag. Brünn. Paris.

Fabrikation • Installation



von Telegraphen- und Mikrotelephon-Apparaten für alle Zwecke, insbesondere für den Eisenbahn-Signal-, Sicherheits- und Meldedienst, Blitzableitern, Dynamos, Elektromotoren und Ventilatoren, Wasserstands-Anzeigern, Beleuchtungskörpern, staub- und wasserdicht. 645

Lebensversicherungs-Institut des Club österreichischer Eisenbahn-Beamten

Newyorker Germania

WIEN, I. Stubenring Nr. 18, im eigenen Hause.

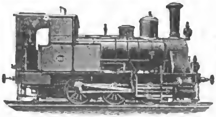
Versicherungen in Kraft Ende 1906 564,000.000 Kronen, Aktiva laut Bilanz 1906 185,000 000 Kronen, Überschuß der Jahresgebahrung 1,635.700 Kronen, Dividenden verteilt an Versicherte 1906 2,422.100 Kronen, Kaution bei der k. k. Staats-Zentralkasse 10,437.500 Kronen.

Die Gesellschaft verteilt Dividenden schon nach einjährigem Bestehen der Polizze. Die Polizzen sind nach einjährigem Bestande unanfechtbar (Darlehens-Deckungs-Polizzen) genießen sofortige Unanfechtbarkeit bei Selbstmord oder Tod durch Duell. Die Kriegsversicherung Wehrpflichtiger wird ohne Prämienerhöhung übernommen. Mitglieder des Club österreichischer Eisenbahn-Beamten genießen besondere Begünstigungen.

Lokomotivfabrik Krauss & Comp.

Aktien-Gesellschaft **München u. Linz.**

Liefert normal- und schmalspurige **Lokomotiven** jeder Bauart und für jeden Betriebszweck für Adhäsions- oder Zahnradbetrieb.



Vertretung in Wien: I. Pestalozzigasse Nr. 6. 658

Pianos

Hoher Extra-Vorzugs-Rabatt für Beamte.

Pianinos und Klaviere von hervorragender Klangfülle und Tonschönheit, gediegenster kreuzsaitiger Eisenpanzer-Konstruktion mit leichter, elastischer Spielart und verstellbarer Harfenton-Vorrichtung.

10jährige schriftliche, gesetzlich bindende Garantie! 4wöchentl. frachtfreie Probelieferung nach jeder Bahnstation.

Kleinste Ratenzahlungen, ganz nach Wunsch!

TRAUTWEIN

Pianoforte-Fabrik
WIEN
VII. Mariahilferstraße 58.

Jeder Beamte verlange umgehend kostenlose Zusendung der illustr. **Preisliste nebst Beamten-Vorzugs-Rabatt-Tabelle!**

3 starke Hefte mit mehreren Tausend Referenzen und Anerkennungen von Beamten etc. gratis zur Verfügung. 686

Digitized by Google

ÖSTERREICHISCHE
EISENBAHN-ZEITUNG

ORGAN DES CLUB ÖSTERREICHISCHER EISENBAHN-BEAMTEN.

REDAKTIONS-KOMITEE:

OBMANN:
AUGUST RITTER v. LOEHR
K. K. HOFRAT, ZENTRAL-INSPEKTOR DER K. K. NORDBAHN-DIREKTION a. D.

OBMANN-STELLVERTRETER:
DR. KARL HAULER
INSPEKTOR, DIREKTIONSABTEILUNGS-VORSTAND DER K. K. PRIV. ÖSTERR. NORDWESTBAHN.

JOSEF FLEISCHNER
REVIDENT DER K. K. ÖSTERR. STAATSBAHNEN.

DR. HEINRICH GRÜNEBAUM
BAHN-KONZIPIST DER K. K. ÖSTERR. STAATSBAHNEN.

EMIL GUISOLAN
OBER-INSPEKTOR DER PRIV. ÖSTERR.-UNGAR. STAATS-EISENBAHN-GESELLSCHAFT.

DR. FRANZ HILSCHER
INSPEKTOR DER K. K. ÖSTERR. STAATSBAHNEN.

HUGO KOESTLER
K. K. MINISTERIALRAT IM K. K. EISENBAHN-MINISTERIUM.

BERTHOLD KRISER
OBER-INGENIEUR DER K. K. PRIV. KAISER FERDINANDS-NORDBAHN.

DR. VIKTOR LEIPEN
BAHNKOMMISSÄR DER K. K. ÖSTERR. STAATSBAHNEN.

ADALBERT MERTA VON MÄHRENTREU
INSPEKTOR DER K. K. ÖSTERR. STAATSBAHNEN I. P.

VIKTOR REIBER
K. K. REGIERUNGSRAT, ZENTRAL-INSPEKTOR DER PRIV. ÖSTERR.-UNGAR. STAATS-EISENBAHN-GESELLSCHAFT.

KARL SPITZER
INSPEKTOR BUREAU-VORSTAND DER K. K. NORDBAHN-DIREKTION.

DR. EMIL WEINBERG
BAHNKOMISSÄR DER K. K. NORDBAHN-DIREKTION.

FÜR DIE REDAKTION VERANTWORTLICH:
DR. FRANZ HILSCHER.

XXXI. JAHRGANG.

WIEN 1908

HERAUSGEGEBEN UND VERLEGT VOM CLUB ÖSTERR. EISENBAHN-BEAMTEN.

DRUCK VON R. SPIES & Co.

Digitized by Google

124717

Digitized by Google

INHALTS-VERZEICHNIS.

Die nach der Titelangabe stehenden Zahlen bedeuten die Seiten dieses Bandes.

I. Abhandlungen.

II. Vorträge.

III. Kleinere Abhandlungen.

IV. Monats-Chronik.

V. Nachrufe.

VI. Technische Rundschau.

Digitized by Google

VII. Elektrische Bahnen.

VIII. Chronik.

IX. Literatur.

Digitized by Google

X. Verfasser.

XI. Clubnachrichten.

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ORGAN

des

Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

Nº 1. Wien, den 6. Jänner 1908. XXXI. Jahrgang.

Clubversammlung: Dienstag, den 7. Jänner 1908, 1/2 7 Uhr abends. Vortrag des Herrn Heinrich Glücksmann, dramaturgischer Direktor und Preßchef des Akademischen Verlages, über: *„Wiener Dichter. Rezitationen"*.

Zu diesem Vortrage haben auch Damen Zutritt, die gebeten werden, die Hüte abzulegen.

Nach Schluß des Vortrages gemeinschaftliches Abendessen im Clublokale, wozu Anmeldungen vor Beginn des Vortrages erbeten werden.

Eine neue Eisenbahnschule in Amerika.

Auch in dem amerikanischesten Gemeinwesen Amerikas, den Vereinigten Staaten, hat man in den letzten Jahren erkannt, daß der schwierige und vielseitige Eisenbahndienst eine besondere Schule verlangt, wenn seine Organe mit jenem großen und intensiven theoretischen Wissen ausgerüstet werden sollen, welches die heutige Praxis erfordert und ermöglicht. Der Nutzen einer solchen Lehranstalt geht aber noch weiter; die Erfahrung lehrt, daß einheitlich für einen gemeinsamen Beruf erzogene Leute ein Gefühl der Zusammengehörigkeit erlangen und durchdrungen werden von der Bedeutung ihres für die Allgemeinheit so wichtigen Berufes. Was das zu bedeuten hat, wird jeder zu würdigen wissen, der sich z. B. die Verhältnisse des Militärberufes, der Offiziere, der Handelsmarine usw. vor Augen hält.

Eine vorwiegend praktische Schule für den Eisenbahndienst besteht in den Vereinigten Staaten schon seit längerer Zeit, über welche von dem Schreiber dieser Zeilen in der Zeitung des Vereines Deutscher Eisenbahnverwaltungen unlängst berichtet wurde.*) Das Institut, von dem nun im folgenden die Rede sein wird, ist eine junge Zweiganstalt der Universität in Illinois, an welcher das technische College um eine Schule für Eisenbahntechnik, welche in drei Abteilungen zerfällt und das College für Literatur und Künste um einen Kurs für Eisenbahnbetrieb und -Verwaltung erweitert wurde. Das erste Schuljahr dieser Anstalt hat im September 1907 begonnen. Zu den allgemeinen Gründen für die Errichtung einer Spezialschule für das Eisenbahnwesen ist der Umstand getreten, daß bei den großen amerikanischen Bahnen in den letzten Jahren die Tendenz sich geltend machte, für die höheren Exekutivstellen Männer aus den Reihen der Bau- und Maschinentechniker zu wählen, anstatt wie bisher diese Ergänzung aus dem großen Korps der Verkehrs- und kommerziellen Beamten zu entnehmen. Diese Gepflogenheit erfordert einerseits eine spezielle Ausbildung der Techniker und gestaltet andererseits die Aussichten der technisch gebildeten Angestellten günstiger. Doch auch für jene Beamte, die in die nichttechnischen Abteilungen der Eisenbahnen eintreten, erscheint aus mehreren Gründen eine besondere Schulung notwendig, umsomehr, als in den Vereinigten Staaten bloß Handelsschulen der niedersten Stufe vorhanden sind und an den wenigen Universitäten, an welchen kommerzielle Kurse errichtet wurden, die Handelswissenschaften ohne Beziehung auf die Eisenbahnen gelehrt werden.

Die neue Eisenbahnschule in Urbana im Staate Illinois, dessen Universität teils in Urbana, teils in Chicago liegt, zerfällt in folgende vier Kurse mit je vierjähriger Unterrichtsdauer: 1. Kurs für Eisenbahnbau; 2. Kurs für Eisenbahnelektrotechnik; 3. Kurs für Eisenbahnmaschinenbau und 4. Kurs für Eisenbahnverwaltung. Das Hauptziel aller dieser Schulen ist eine gründliche theoretische Ausbildung, wobei die Grundsätze durch praktische Beispiele illustriert und eingeprägt werden; man hat jedoch auch hier erkannt, daß diese Schulung erst in der wirklichen Praxis ihren Abschluß findet, weshalb der Lehrplan auch den Zweck verfolgt, die Fähigkeit zu entwickeln, Erfahrungen zu sammeln und sie richtig anzuwenden. Im Eisenbahndienste wird wie auf anderen Gebieten jemand für einen leitenden Verwaltungsposten selten bloß wegen seiner technischen Kenntnisse und Erfahrungen gewählt; eine solche Ernennung hängt vielmehr von der Geschicklichkeit im Ausnützen und richtigen Abschätzen aller finanziellen, technischen und ökonomischen Phasen der Aufgaben ab, die der Lösung harren. Aus diesem Grunde wurden in die Kurse der Ingenieure auch nichttechnische Fächer aufgenommen,

*) Siehe Nr. 59 ex 1907 der zitierten Zeitschrift.

Digitized by Google

während andererseits der administrative Kurs genug an technischen Gegenständen enthält, um die im technischen Dienste auftretenden Probleme verstehen lernen zu können. Die Schule für Eisenbahnbau weist gegen die reguläre Technik erst nach dem I. Semester des 3. Jahrganges einen Unterschied auf und die Lehrpläne der Kurse für Elektrotechnik und Maschinenbau weichen erst im vierten Jahre von den allgemeinen Schulen dieser Art ab. Der Kurs für den Eisenbahnverwaltungsdienst zielt auf die Vorbereitung für die Verwendung in allen Zweigen des Eisenbahndienstes mit Ausnahme der technischen und juristischen Stellen ab; er umfaßt neben der besonderen Ausbildung für die Organisation und Ausführung des Eisenbahndienstes die Erwerbung einer allgemeinen Bildung, indem Gegenstände wie englischer Aufsatz, Mathematik und fremde Sprachen, die bloß einen beschränkten Wert für den Eisenbahndienst haben, aufgenommen wurden, hauptsächlich deshalb, um das Bildungsniveau einer Armee von Beamten zu heben, die gegenwärtig 12.000 Köpfe zählt. Demgemäß werden im ersten Jahre bloß allgemeine Gegenstände gelehrt, von denen Englisch, fremde Sprachen und Mathematik die wichtigsten sind. Von zwei Fächern, Handelsgeographie und Wirtschaftsgeschichte, kann von den Studenten nach freier Wahl bloß eines gehört werden. Im zweiten Jahrgange beginnt die spezielle Schulung. Von den Hörern des letzten Jahres erwartet man, daß sie sich aus eigenem Antriebe dem intensiven Studium eines oder zweier Fächer, für welche sie das meiste Interesse haben, eifrig hingeben, um beim Austritte eine gründliche Kenntnis der Grundsätze und Einzelheiten ihres künftigen Berufes zu besitzen.

Wir bringen nun im folgenden die detaillierten Lehrpläne der vier Schulen:

Unter einer Semesterstunde hat man wöchentlich einen Vortrag in der Regel von einstündiger Dauer für die ganze Klasse und während des ganzen Semesters zu verstehen; für jede Klassenstunde sind zwei Stunden vorbereitendes Studium des Schülers angesetzt. Eine Semesterstunde bedeutet auch ein drei- bis vierstündiges Arbeiten im Laboratorium, im Zeichensaal oder in der Werkstätte wöchentlich einmal während des ganzen Semesters.

Die vorstehenden, eigenartigen Lehrpläne verlangen noch manche Aufklärung, denn wir finden in ihnen Gegenstände, die, weil sie an einer Eisenbahnschule vorgetragen werden, unser Befremden erregen; es soll deshalb für jene Fächer, die nicht ganz klar in die Erscheinung treten, eine kurze Umschreibung gegeben werden.

Militärischer Drill. Er beginnt mit der Abrichtung jedes einzelnen, geht dann zur Ausbildung im Kompagnie-, Bataillons- und Regimentsexerzieren der Infanterie über und schließt mit einer praktischen Schulung im Bedienen und Abfeuern der Geschütze. Die theoretische Durcharbeitung des Infanterie-Exerzierreglement und der taktischen Vorschriften bildet den zweiten Teil der militärischen Erziehung. Das praktische Exerzieren wird wöchentlich zwei Stunden geübt und ist für alle Studierende

A) Kurs für Eisenbahnbau.

	I. Semester		II. Semester	
	Gegenstände	Semesterstunden	Gegenstände	Semesterstunden
Erster Jahrgang	Allgemeines Bauzeichnen	4	Darstellende Geometrie	4
	Trigonometrie	2	Analytische Geometrie	5
	Höhere Algebra	3	Französisch oder Deutsch oder Englisch oder Rhetorik	4
	Französisch oder Deutsch oder Englisch	4	Werkstättenpraxis	3
	Werkstättenpraxis	3	Militärischer Drill	1
	Militärischer Drill	1	Exerzierreglement	1
	Körperübungen	1	Körperübungen	1
	Zusammen	18	Zusammen	19
Zweiter Jahrgang	Meßkunst	5	Terrainlehre und Mappierung	4
	Differentialrechnung	5	Eisenbahnkurven	1
	Physik	3	Integralrechnung	3
	Physikal. Laboratorium	2	Physik	2
	Rhetorik	3	Physikal. Laboratorium	2
	Militärischer Drill	1	Rhetorik	3
			Analytische Mechanik	3
			Militärischer Drill	1
	Zusammen	19	Zusammen	19
Dritter Jahrgang	Trassieren, Bau und Erhaltung der Eisenbahn	5	Stationsanlagen	1
	Analytische Mechanik	2½	Eisenbahnplanzeichnen	1
	Festigkeit der Materialien	3½	Gleichgewichtslehre	2
	Baumaterialkunde	1	Hydraulik	3
	Chemie	4	Dampfmaschinen und Dampfkessel	3
			Astronomie oder Geologie	5
			Grundzüge der Nationalökonomie	2
	Zusammen	16	Zusammen	17
Vierter Jahrgang	Theorie über die wirtschaftliche Bedeutung der Eisenbahntrassierung	4	Eisenbahnbetrieb	4
	Verwaltungsdienst	3	Eisenbahnsignalapparate	1
	Hochbauten	5	Seminar	1
	Brückenbau	2	Eisenbahnsysteme	3
	Stahlgerüstbauten	1	Brückenbau	3
	Tunnelbau	1	Baukontrakte u. Kostenvoranschläge	2
	Thesis	1	Thesis	2
	Zusammen	17	Zusammen	16

B) Kurs für Eisenbahn-Elektrotechnik.
Erster Jahrgang vollständig gleich jenem der Bautechniker.

	I. Semester		II. Semester	
Zweiter Jahrgang	Maschinenwerkstättenpraxis	2½	Maschinenwerkstättenpraxis	2½
	Maschinenkonstruktionslehre	2½	Triebwerke	2½
	Differentialrechnung	5	Integralrechnung	3
	Physik	3	Physik	2
	Physikal. Laboratorium	2	Physikal. Laboratorium	2
	Rhetorik	3	Rhetorik	3
	Militärischer Drill	1	Analytische Mechanik	3
			Militärischer Drill	1
	Zusammen	19	Zusammen	19

Digitized by Google

	I. Semester Gegenstände	Semesterstunden	II. Semester Gegenstände	Semesterstunden
Dritter Jahrgang	Dynamoelektrische Maschinen	4	Wechselströme	4
	Elektrische und magnetische Messungen	2	Elektrotechnisches Laboratorium	2
	Analytische Mechanik	2½	Elektrische und magnetische Messungen	2
	Festigkeit der Materialien	3½	Hydraulik	3
	Baumaterialkunde	1	Meßkunst	2
	Chemie	4	Dampftechnik	3
	Zusammen	17	Zusammen	16
Vierter Jahrgang	Eisenbahnlaboratorium und Einproben der Strecke	2	Elektr. Zugförderung	2
	Lokomotivproben	3	Eisenbahnlaboratorium und Untersuchen der Strecke	2
	Seminar	1	Proben mit dem Dynamometerwagen	1
	Wechselströme	3	Seminar	1
	Verteilung der Elektrizität	3	Elektrische Kraftanlagen	3
	Thermodynamik	3	Bau der Kraftanlagen	1
	Nationalökonomie	2	Nationalökonomie	2
			Thesis	3
	Zusammen	17	Zusammen	15

C) Kurs für Eisenbahn-Maschinenbau.

Erster u. zweiter Jahrgang vollständig gleich jenen für Bautechniker.

	I. Semester Gegenstände	Semesterstunden	II. Semester Gegenstände	Semesterstunden
Dritter Jahrgang	Dampftechnik	3	Thermodynamik	3
	Gleichgewichtslehre	2	Kraftmessungen	3
	Seminar	1	Technische Chemie oder graphische Kinetik	3
	Analytische Mechanik	2½	Seminar	1
	Festigkeit der Materialien	3½	Hydraulik	3
	Baumaterialkunde	1	Meßkunst	2
	Chemie	4	Elektrotechnik	2
	Zusammen	17	Zusammen	17
Vierter Jahrgang	Lokomotivsysteme	2	Werkstättenausrüstung	1
	Lokomotivbau	3	Höh. Konstruktionslehre	3
	Erprobung der Lokomotiven	3	Zugförderung	2
	Werkstättensysteme	1	Untersuchung mittels des Dynamometerwagens	1
	Seminar	1	Seminar	1
	Maschinenmechanik	2	Maschinenmechanik	3
	Elektrotechnik	2	Nationalökonomie	2
	Nationalökonomie	2	Thesis	3
	Zusammen	16	Zusammen	16

D) Kurs für Eisenbahnverwaltung.

	I. Semester Gegenstände	Semesterstunden	II. Semester Gegenstände	Semesterstunden
Erster Jahrgang	Rhetorik	3	Rhetorik	3
	Französisch, Deutsch oder Spanisch	4	Französisch, Deutsch oder Spanisch	4
	Militärischer Drill	1	Militärischer Drill	1
	Turnen	1	Exerzierreglement	1
	Englische Literatur	4	Turnen und Athletik	1
	Ökonomische Geschichte Englands oder Handelsgeographie	2	Geschichte oder englische Literatur	4
	Zeichnen	3	Geschichte der Volkswirtschaft der Vereinigten Staaten oder Handelsgeographie	2
	Zusammen	16	Zusammen	16

	I. Semester Gegenstände	Semesterstunden	II. Semester Gegenstände	Semesterstunden
Zweiter Jahrgang	Nationalökonomie	5	Eisenbahnorganisation	3
	Geschäftsstil	3	Geschäftsstil	3
	Militärischer Drill	1	Militärischer Drill	1
	Politische Verfassung der amerik. Staaten*)	3	Statistik*)	3
	Gegenstände nach freier Wahl	4	Geschichte der Vereinigten Staaten	3
			Gegenstände nach freier Wahl	5
	Zusammen	16	Zusammen	18
Dritter Jahrgang	Organisation und Leitung der Aktiengesellschaften	3	Industrieverbände	3
	Sozialpolitik	3	Ethik	2
	Buchhaltung	2	Eisenbahn-Buchhaltung und Veröffentlichungen	2
	Eisenbahnsysteme	2	Personen- und Güterbahnhöfe	1
	Physik	5	Physik	4
	Gegenstände nach freier Wahl	2	Gegenstände nach freier Wahl	5
	Zusammen	17	Zusammen	17
Vierter Jahrgang	Ökonomische Theorie der Eisenbahntrassierung	5	Güterdienst	3
	Personendienst	3	Interurbane Eisenbahnen	2
	Organisation großer Erwerbsgesellschaften	2	Handels- oder Vertragsrecht	2
	Werkstättensysteme	1	Zugförderung	2
	Handels- oder Vertragsrecht	2	Gegenstände nach freier Wahl	7
	Gegenstände nach freier Wahl	4		
	Zusammen	17	Zusammen	16

*) Jene Schüler, die für ihren künftigen Beruf Mathematik brauchen, müssen an Stelle dieser Fächer Mathematik hören (an einem technischen Kurse) und in diesem Falle sind „Amerikanische Verfassung" als gewählter Gegenstand zu nehmen.

männlichen Geschlechts obligat. Da fast alle Mittelschulen (high schools) der Union die militärische Ausbildung in den Lehrplan aufgenommen haben, darf die gleiche Einrichtung an der Eisenbahnschule nicht wundernehmen, zumal der exekutive Eisenbahndienst in mancher Beziehung die gleichen Grundlagen wie der militärische Beruf erfordert. Der erste und zweite Jahrgang sind zusammen etwa 2500 Mann stark — 4300 inskribierte Hörer zählte die Universität Illinois bis nun durchschnittlich — und bilden ein vollständig bewaffnetes Infanterieregiment unter dem Kommando eines Stabsoffiziers der Armee der Vereinigten Staaten. Diese Schülertruppe ist mehr als doppelt so stark als ein österreichisches Regiment in Friedenszeit.

Die Körperübungen, im Originallehrplan mit „Gymnasium" bezeichnet, umfassen gemeinsame Leibesübungen, Gerätturnen und Athletik durch zwei Stunden wöchentlich, sowie Vorlesungen über Hygiene einmal in der Woche.

Unter Rhetorik haben wir hier neben der eigentlichen Bedeutung dieses Wortes noch das Verfassen von druckreifen Aufsätzen und Berichten zu verstehen. Jene Studenten der technischen Anstalten, welche sich vorzugs-

Digitized by Google

weise der englischen Sprache widmen, haben außerdem einen Kurs über englische Literatur und Aufsatz zu hören.

Unter der Bezeichnung „Seminar“, die jedoch nur bei den technischen Schulen vorkommt, begreift man eine wöchentliche Zusammenkunft der Klasse außerhalb des gewöhnlichen Lehrsaales zum Zwecke der Vorbringung und Besprechung von Zeitungsartikeln und Broschüren über das Eisenbahnwesen, die von den Schülern in einer vorher bestimmten Reihenfolge vorgelesen und diskutiert werden. Diese Arbeit soll den Unterricht in der Klasse ergänzen.

Thesis, d. h. hier Originalanalysen und Forschungen, Bericht und Besprechung derselben, dann Untersuchungen und Experimente; der Schüler soll hiedurch Gelegenheit finden, seine Fähigkeit zu zeigen oder zu entwickeln, das erworbene Wissen zur Lösung eines gegebenen Problems oder zur Untersuchung eines Gegenstandes selbständig anzuwenden. Diesem Unterrichtszweige werden wöchentlich mindestens drei Stunden gewidmet.

Die Astronomie wird nur den Bautechnikern gelehrt; nach der Theorie der Grundzüge dieser Wissenschaft folgen praktische Arbeiten im freien Felde, die auf das Erlernen der rohen und genauen Bestimmung der geographischen Breite und Länge, sowie der Zeit hauptsächlich abzielen.

Von den fremden Sprachen wird der deutschen die meiste Sorgfalt gewidmet und die höchste Stufe der Vollendung angestrebt.

Wie der Lehrplan, ist auch die Ausrüstung der Schule mit Maschinen und Apparaten für den praktischen Unterricht sehr reichhaltig; sie repräsentiert einschließlich der Gebäude einen Aufwand von $2\frac{1}{2}$ Millionen Kronen und umfaßt ein physikalisches Laboratorium, eine elektrische Kraftanlage, ein Materialprüfungs-, ein hydraulisches, ein Zement- und Wegmateriallaboratorium, eine Metall-, eine Holzwerkstätte und eine Gießerei. Die Nähe dreier Dampfeisenbahnen und einer elektrischen Vollbahn gibt Gelegenheit zu Arbeiten im freien Felde und praktischen Demonstrationen. Ein 200 *PS* starker und mit allen neuesten Meßapparaten ausgerüsteter elektrischer Probewagen ermöglicht alle Untersuchungen und Experimente auf dem Gebiete der Elektrotechnik. Zur Erprobung der Lokomotiven steht ein mit allen notwendigen Apparaten und Hilfsmitteln versehener Dynamometerwagen zur Verfügung, welcher ein gemeinsames Eigentum der Illinois Central Railroad und der Universität bildet. Eine reiche Bibliothek (95.000 Bände, 17.000 Broschüren) der Eisenbahnliteratur, Fachzeitschriften, die Erlässe der Regierung an die Verwaltungen und die von den letzteren herausgegebenen finanziellen und anderen Berichte bringen die Schüler des Verwaltungsdienstes in Kontakt mit dem mächtig pulsierenden Leben der Eisenbahnen und machen sie mit den auftauchenden Problemen vertraut.

Die Aufnahmebedingungen sind für die technischen Schulen und den administrativen Kurs nicht gleich. Für den Eintritt in die unterste Klasse einer Ingenieurschule wird gefordert: *a*) ein Alter von mindestens 16 Jahren, *b*) das Zeugnis der Absolvierung einer voll akkreditierten Mittelschule (high school) oder die Ablegung einer Aufnahmeprüfung oder der Nachweis des ordentlichen Besuches eines anderen College oder Universität. In allen Fällen muß jedoch über jene Gegenstände, welche bei der Zulassung gefordert werden und vom Eintretenden an seiner früheren Schule nicht gehört wurden, eine Prüfung abgelegt oder dieses Fach an der Universität in Illinois vorher studiert werden. Die Vorbildung muß ferner unter allen Umständen mindestens 14, vom Schuljahre 1908/09 an 15 Einheiten Mittelschulstudium umfassen; unter einer solchen Einheit versteht man das Studium eines Gegenstandes im Ausmaße von fünf Vorträgen wöchentlich von je mindestens 40 Minuten Dauer während eines ganzen Schuljahres oder 36 Wochen, mit anderen Worten, 180 Vorträge von je mindestens 40 Minuten Dauer oder das Äquivalent in Laboratorium- oder anderen praktischen Arbeiten.

Von diesen 14 Einheiten sind die folgenden als unerläßlich vorgeschrieben: Algebra $1\frac{1}{2}$, Englischer Aufsatz 1, Englische Literatur 2, Geometrie 1, darstellende und sphärische Geometrie $\frac{1}{2}$ Einheiten; vom nächsten Schuljahre wird noch Physik mit 1 Einheit mehr gefordert werden. Was von den eben aufgezählten 7 bezw. 8 obligaten Einheiten auf 14 bezw. 15 fehlt, muß aus der folgenden Liste der wählbaren Gegenstände durch ein Zeugnis oder eine Prüfung in dem angegebenen Umfange nachgewiesen werden; dokumentiert aber das Zeugnis eines dieser Fächer in einem geringeren Ausmaße als das geforderte Minimum, dann ist eine Prüfung über die ganze Materie abzulegen. Die nachzuweisenden, nichtobligaten Gegenstände sind: Astronomie $\frac{1}{2}$, Botanik $\frac{1}{2}$ bis 1, Chemie $\frac{1}{2}$—1, politische Verfassung $\frac{1}{2}$—1, Handelsgeographie $\frac{1}{2}$, Zeichnen $\frac{1}{2}$—1, englische Literatur 1, Französisch 1—3, Geologie $\frac{1}{2}$—1, Latein 1—4, Physik 1, physikalische Geographie und Zoologie $\frac{1}{2}$—1 Einheiten.

Über 21 Jahre alte Personen können als außerordentliche Hörer zugelassen werden, wenn sie eine entsprechende Vorbildung besitzen und auf die Zuerkennung des wissenschaftlichen Grades verzichten, der den ordentlichen Schülern verliehen wird. Die Absolventen der technischen Kurse erlangen den Titel eines Bakkalaureus der Wissenschaft (bachelor of science), jene des administrativen Kurses den Grad eines Bakkalaureus der Künste (bachelor of arts). Von besonderem Interesse ist ferner die Art der Stipendienverleihung. Nach einem von der Generalversammlung des Staates Illinois beschlossenen Gesetze kann für jeden Kreis dieses Staates jährlich ein Stipendium gewährt werden. Die Bewerber versammeln sich am ersten Samstage im Juni im Gebäude des Kreisgerichtes, wo eine Konkurrenzprüfung unter dem Vorsitze des Präsidenten oder eines Professors der Universität durch den Bezirksschulinspektor abgehalten wird. Das Stipendium wird natürlich jenem Bewerber zugesprochen,

Digitized by Google

der die Prüfungsaufgaben am besten gelöst hat. Wie einfach und richtig dieser Vorgang ist, leuchtet jedem ein; hier spielt nicht einmal das bekannte Prüfungsglück eine Rolle, weil alle Bewerber aus den verschiedenen Gegenständen die gleiche Aufgabe erhalten. Auf Grund des erwähnten Gesetzes hat ferner jedes Mitglied der Generalversammlung des Staates (etwa unseren Landtagen gleich) das Recht, einen Jüngling seines Distriktes zum Inhaber eines Stipendiums der Eisenbahnschule zu ernennen, der aber den allgemeinen Aufnahmebedingungen, wie Prüfung usw. entsprechen muß.

Es konnte hier aus dem reichen Programme der neuesten Eisenbahnschulen bloß das Allerwichtigste angeführt werden. Doch dürfte das Gegebene wohl hinreichen, um einerseits die nach unseren Begriffen merkwürdigen Besonderheiten dieser Schule, andererseits das Bestreben ihren Organisatoren erkennen zu lassen, daß die Schule nicht bloß theoretisch, sondern auch praktisch in hohem Maße vorgebildete Absolventen für den Eisenbahndienst heranbilden soll. Ambros Erbstein.

Verkehrsfortschritte in den österreichischen Alpenländern 1906/07.*)

Die Jahre 1906/07 haben den österreichischen Alpenländern sehr bedeutsame Schöpfungen auf dem Gebiete des Eisenbahnbaues gebracht.

Vor allem ist der „zweiten Schienenverbindung" mit Triest zu gedenken, von deren vier Hauptabschnitten drei dem Betriebe übergeben werden konnten.

Die nördlichste Strecke, die Pyhrn-Bahn, ist bekanntlich nur die 44 *km* lange Verlängerung der Kremsthalbahn (Linz—Kremsmünster—Klaus) bis Selzthal. Allein diese Verlängerung erforderte die Durchbohrung des Bosruck mittels eines 4·77 *km* langen Tunnels, der den Ingenieuren außerordentlich zu schaffen machte. Nicht nur ereigneten sich wiederholt heftige Wassereinbrüche, von denen jener am 17. August 1902 der bedeutendste war, sondern es trat leider auch — am 22. Mai 1905 — eine Schlagwetterkatastrophe ein, welche mehreren Arbeitern das Leben kostete. Am 5. Juli 1901 war mit den Bohrungen begonnen worden, am 23. Mai 1905 erfolgte der Durchschlag und nachdem am 19. November 1905 die 28·5 *km* lange Strecke Klaus—Spital am Pyhrn eröffnet worden, konnte am 18. August 1906 auch die 15·2 *km* lange Tunnel- und Schlußstrecke Spital am Pyhrn—Selzthal dem Betriebe übergeben werden. Das Nordportal des Tunnels liegt in 718·4, sein Scheitel in 726, sein Südportal in 695·2 *m* Seehöhe. Die neue Linie bietet schon von Klaus an, wo sie an die grüne Steyr tritt und wo auch bald die von Steyr kommende verlängerte Steyrtal-Bahn zumünden wird, bedeutende Landschaftsbilder, diese aber steigern sich zur Großartigkeit, wo die Prielgruppe des Totengebirges in Erscheinung tritt.

Der nächste Hauptteil der zweiten Schienenverbindung mit Triest ist die Tauern-Bahn, von welcher ebenfalls zuerst der nördliche Zugang zum Haupttunnel, die Gasteiner-Bahn, ausgebaut und am 20. September 1905 eröffnet wurde. Die im Herbst 1901 begonnenen Arbeiten an dem 8·526 *km* langen Tauerntunnel wurden in den Anfangs- und Endstrecken durch starken Erddruck und Wasserzudrang, in der Mitte aber namentlich durch die außerordentliche Härte des hier das Gebirge bildenden Granitgneises verzögert. Am 21. Juli 1906 erfolgte jedoch glücklich der Durchschlag und seither wird schon an der Fertigstellung des Tunnels und der Anschlußstrecken gearbeitet. Der Nordeingang des Tunnels liegt 4 *km* von Bad-Gastein in 1171, der Südeingang bei Mallnitz in Kärnten in 1210 *m* Seehöhe. Wo die Höhe des überlagernden Gebirges am bedeutendsten ist, wurde auch die höchste im Tunnel beobachtete Temperatur gemessen (23·9° C).

Der dritte Abschnitt der großen Bahnlinie, die Karawanken-Bahn, beginnt mit zwei von Klagenfurt (441 *m*) und Villach (500 *m*) ausgehenden Flügeln, von welchen der erste das Mittelgebirge der Sattnitz zwischen Wörthersee und Drantal und die Drau überschreitet, um sich dann westwärts zu wenden und bei dem 601 *m* hoch gelegenen Rosenbach mit dem ihm entgegenziehenden Villacher Flügel zu vereinigen. Der am 30. Mai 1906 eröffnete Klagenfurter Flügel hat 30, der Villacher 22·5 *km* Länge; vereint treten beide in 626 *m* Seehöhe in den Karawankentunnel, dessen Scheitel (637·6 *m*), dessen Südportal 613·7 *m* Seehöhe hat. Der am 21. Juni 1901 begonnene Bau des 7·975 *km* langen Tunnels wurde teils durch das Anfahren starker Quellen, besonders aber durch den außerordentlichen Gebirgsdruck in den durchörterten Karbonschichten gehemmt, dem zeitweise selbst die stärksten Eichenholzverstrebungen nicht standzuhalten vermochten. Am 17. Mai 1905 erfolgte der Durchschlag und am 30. September 1906 konnte der Betrieb bis zu der 43 *km* von Klagenfurt entfernten Station Aßling eröffnet werden.

Die vierte Teilstrecke der neuen Schienenverbindung mit Triest, die am 19. Juli 1906 im Beisein Sr. k. u. k. Hoheit des durchlauchtigsten Herrn Erzherzogs Franz Ferdinand eröffnete Wocheiner, oder, wie man wohl richtiger sagen sollte, „Wocheiner und Isonzotalbahn", schließt an die vorige bei Aßling (573 *m* Seehöhe) an, wo die Linie Tarvis—Laibach gekreuzt wird und die frühere Station Aßling in eine große Bahnhofanlage umgewandelt wurde. Die Linie wendet sich hier aus dem Tale der Wurzner Save südlich und fährt um die Ostabdachung des Triglavstocks — eine Strecke lang schönen Ausblick ostwärts gegen den Veldeser See bietend — herum, ins Tal der Wocheiner Save (Wochein), wo sich bei Wochein-Feistritz (521 *m*) gegen Nordwesten ein herrlicher Aspekt des Triglav erschließt. Der nun folgende 6·339 *km* lange Wocheiner Tunnel bot den Technikern ebenfalls sehr schwierige Aufgaben und verursachte einen Kostenaufwand von nicht weniger als 19 Millionen Kronen, war aber doch der erste der großen neuen Alpentunnels, der durchgeschlagen wurde. (Am 31. Mai 1904.)

Der Wocheiner Tunnel ist eine Klimascheide, ein Tor von Norden nach Süden und zugleich eine Länderscheide. Aus Krain kommt man durch ihn in das Küstenland, u. zw. zunächst in das landschaftlich schöne und interessante, technisch aber berüchtigte Bačatal, dessen geologische Eigenart den Eisenbahn-Ingenieuren manche sorgenvolle Stunde bereitete. Ein Hauptwerk hier war der, nach Station Podbrdo (35 *km* von Aßling) sich öffnende Bukovotunnel, der zwar nur 0·93 *km* lang ist, trotzdem aber für den schwierigsten Tunnel der neuen Alpenbahnen gilt. Der hier vorherrschende, stark blähende Tonschiefer verursachte nämlich beständige Rutschungen und überdies traten infolge bituminöser Einschüsse Schlagwetter auf. Die Trasse fällt weiterhin fast von Station zu Station, während in der Vegetation und in den Siedlungen immer mehr der Süden zum Durchbruche kommt. Eine Unzahl technisch bemerkenswerter Objekte ist schon an dem Reisenden vorübergezogen, da folgt nach der von Km 79 bis Km 86 reichenden Isonzoenge wieder ein Hauptstück: die 220 *m* lange Isonzobrücke, deren Hauptöffnung mit 85 *m* Spannweite die weitest-

*) Wir entnehmen die folgende Darstellung der neuen Bahn- und Landwege einem umfangreichen in der „Wiener Zeitung" vom 19. Oktober l. J. enthaltenen Berichte: „Touristische und Verkehrsfortschritte in den österr. Alpenländern 1906/07" von R. E. Petermann.

Digitized by Google

gespannte Brücke der Welt darstellt. Vor dem Reisenden breitet sich hier der Garten von Görz aus und man befindet sich — in 91 *m* Seehöhe — im vollen Süden, aber noch nicht auf dem tiefsten Punkte der Bahn, der erst im weinreichen Wippachtale erreicht wird (51·7 *m* Seehöhe). Wo die Trasse das Wippachtal verläßt, beginnt der Anfstieg auf den Triester Karst, dessen Plateau der Zug in 275 *m* Seehöhe erklimmt, um dann noch 47 *m* zu steigen und den einen Kilometer langen Opčinatunnel zu durchfahren, der dadurch merkwürdig ist, daß er mehrere Karstgrotten durchörtert. Dank der zahlreichen Aufforstungen bietet der Karst längst nicht mehr die Bilder der Öde, die man vor einem Menschenalter hier erblickte, sondern wird immer mehr grün, immer mehr zur Sommerfrische der Bewohner der Adriaküste. Beim Austritte aus dem Opčinatunnel erblickt man das Meer, zu welchem sich der Zug 300 *m* senkt, ehe er im neuen Triester Staatsbahnhofe (2·4 *m* über dem Meere) hält. (Nebenbei bemerkt, ist dieser Bahnhof der erste in Österreich, der mit Bädern ausgestattet wurde.)

Zu den anderen Bahnen übergehend, die 1906/07 im österreichischen Alpengebiete eröffnet wurden, haben wir zunächst der am 2. Mai 1907 für den Personenverkehr eröffneten niederösterreichischen Landesbahn nach Maria-Zell zu gedenken. Diese Bahn ist die Verlängerung der von St. Pölten bis Kirchberg an der Pielach 31 *km* langen Pielachtal-Bahn und wurde 1906 zunächst bis zur Station Laubenbachmühle (48 *km*, 534 *m* Seehöhe) in Betrieb gesetzt. Hier beginnt der Hauptaufstieg zu jenem Wasserscheidegebiete von Puchenstuben, wo die neue Bahn im 2·368 *km* langen Gösingtunnel die Seehöhe von 892·5 *m*, also Semmeringhöhe erreicht. Bis Maria-Zell ist die Linie 85 *km* lang; hier schließt aber noch die am 15. Juni 1907 eröffnete, 7 *km* lange Strecke bis Gußwerk an, die wohl den Anfang von Verbindungen zur Südbahn nach Bruck an der Mur und durch das Salzatal, dem Nordfuße des Hochschwab entlang, ins Gesäuse bildet. (Vergl. das Feuilleton der „Wiener Abendpost“ Nr. 157 vom 11. Juli d. J.: „Die Maria-Zeller Bahn“ von R. Holzer.)

Im Jahre 1907 hat man mehrere kleine Linien zu bauen begonnen*) und durch das Gesetz vom 6. März 1907 wurde der Bau einiger wichtiger Anschlußbahnen sichergestellt;**) eröffnet wurden aber hauptsächlich neue Linien in Tirol. So erhielt Innsbruck eine kleine, elektrisch betriebene Drahtseilbahn in der Hungerburg-Bahn, die bei der Kettenbrücke am Nordufer des Inn (570 *m* Seehöhe) beginnt und auf nur 0·824 *km* Länge, aber mit einer Maximalsteigung von 55⁰/₀ einen Höhen-Intervall von 290 *m* überwindet. Die am 12. September 1906 eröffnete Bahn endet in 860 *m* Seehöhe auf dem Hungerburgplateau, das eine prächtige Überschau über Innsbruck und das Inntal sowie Veduten auf die Stubaier Alpen gewährt.

In Südtirol eröffnete man am 16. September 1907 die Rittenbahn, die auf dem Waltherplatze in Bozen ihren Ausgang nimmt (365 *m* Seehöhe) und 11·8 *km* lang ist, wovon 4 *km* auf die Zahnradstrecke entfallen. Der höchste Punkt liegt in 1251 *m* Seehöhe, dann senkt sich die Bahn, die den Bozenern ihr uraltes Sommerfrischgebiet am Rittenplateau bequem zugänglich macht, wieder auf 1190 *m* bei Klobenstein.

Schon ein Jahr vorher, am 1. Juli 1906, war die bedeutendste der neuen Tiroler Bahnen, die Vintschgaubahn, eröffnet worden, die von Meran (305 *m* Seehöhe) in dem geologisch und historisch so interessanten Vintschgau 60 *km* aufwärts zieht, an zahlreichen alten Burgen und malerischen Orten vorüber, aus der Region der Rebe und der Edelkastanie in die subalpinen Gelände von Mals (997 *m*). Wie wenige andere Linien von gleicher Länge erschließt diese Bahn eine Fülle hochalpiner Touren und hat schon im ersten Jahre ihres Bestandes nicht nur die ohnehin starke Frequenz der Täler von Sulden und Trafoi noch vermehrt, sondern auch den bisher weniger besuchten Tälern der Ortlergruppe und der Ötztaler Alpen zu mehr Beachtung verholfen. Der in Aussicht stehende Ausbau der Linie nach Landeck erfordert, daß die Bahn noch weitere 500 *m* zum Reschenscheideck (1510 *m*) ansteige, um sich dann 700 *m* bis zur Arlbergbahn zu senken, eine technisch sehr schwierige Strecke, bei welcher Kehrtunnels zur Anwendung gebracht werden dürften.

Meran ist seit 1906 auch mit dem 7·5 *km* südlich am Ausgange des Ultentales gelegenen Lana durch eine elektrische Kleinbahn verbunden; im unteren Etschtale aber wurde im Oktober 1906 mit dem Bau einer 60 *km* langen, ebenfalls elektrisch zu betreibenden Bahn begonnen, die von Trient zunächst nördlich nach S. Michele und Mezzolombardo, dann weiter in den Nonsberg und Sulzberg nach Clee und Malè führen wird. Diese Linie soll bis 15. April 1908 fertig sein.

Eine Ergänzung des Eisenbahnnetzes dürften hinsichtlich jener Alpentäler, welche zwar lebhaften Verkehr während der Reisesaison haben, sonst aber selbst eine Lokalbahn nicht genügend zu alimentieren vermögen, die staatlichen Automobillinien bringen. Probeweise wurde am 6. August d. J. die 38 *km* lange Linie Neumarkt—Predazzo (mit sieben Personenwagen, jeder zu 17 Plätzen) eröffnet, deren Betrieb Soldaten des k. k. Automobilkorps besorgen.

Von den Straßenbauten der Jahre 1906/07 ist für die Wiener Touristen eine der interessantesten die 1907 endlich begonnene und bereits ziemlich weit gediehene Straße, die von der Prein über das Preiner-Gscheid nach Station Kapellen im Mürztal führt. Am „Gscheid“-Sattel, unter welchem jetzt ein Gasthaus steht, zweigt von der Straße der schon am 23. September 1906 vom Österreichischen Touristenklub eröffnete neue Schlangenweg ab, der so breit ist und in so geringer Steigung zum Erherzog Karl Ludwig-Haus führt, daß er mit kleinen Wägelchen befahren werden kann. Geplant ist überdies eine Automobilverbindung von Payerbach in die Prein und die Anlage einer Höhenstraße vom Semmering zum Preiner-Gscheid, die dem Semmering-Publikum einen großartigen Ausflug erschließen, die einfachen Touristen aber allerdings in die zentralen und westlichen Gebiete der Rax abdrängen würde.

Ein zweiter interessanter Straßenbau ist in Salzburg im Werke. Es wird nämlich bereits an einer Straße von Krimml über den 2535 *m* hohen Krimmler Tauern nach Sand im Taufererertal*) und zugleich an einer 15 *km* langen elektrischen Bahn von Sand nach Bruneck gebaut, d. h. eine Verbindung zwischen dem Pinzgau und dem Pustertale geschaffen, die ihrer Großartigkeit wegen trotz der Tauernbahn stark frequentiert werden dürfte.

In Tirol wurden in der Berichtsperiode die schon früher begonnenen Straßenbauten über den Jaufen, über den Flexenpaß usw. fortgesetzt; das Hauptinteresse nimmt aber hier die große, von Cortina d'Ampezzo bis Bozen, 116 *km* lange Dolomitenstraße in Anspruch, die nunmehr bis auf das relativ kurze Anfangsstück ausgebaut ist. Von Cortina (1219 *m*) an wird noch die alte Straße benützt, die bis zu dem der Gemeinde Cortina gehörenden Falzarego-Hospitz (1985 *m*) emporführt. Noch unterhalb des fortgekrönten Falzaregopasses (2117 *m*) beginnt die neue Straße, die sich zunächst über

*) In Bau kamen: die 11·2 *km* lange Landesbahn-Strecke von Station Neunkirchen der Südbahn zur Station Willendorf der Schneebergbahn, die 3·3 *km* lange Linie Unterach am Attersee—See am Mondsee und die 1·7 *km* lange Linie St. Leonhard—Drachenloch—Reichsgrenze, die an die am 16. Juli 1907 eröffnete bayerische Strecke Berchtesgaden—Schellenberg anschließt.

**) Das Gesetz sichert namentlich den Bau der Wechselbahn (Aspang-Friedberg) und die tirolisch-bayerischen Anschlüsse von Zirl nach dem Scharnitzpaß und von Imst nach Reutte.

*) Beziehungsweise bis Kasern-Prettau (1566 *m*), da von dort bis Sand eine Straße schon besteht.

Digitized by Google

Ruine Andraz nach Arabba (1612 *m*) im Buchensteiner Tal senkt, dann aber in gewaltigen Serpentinen zu dem 2250 *m* hohen Pordojjoch emporsteigt, wo sich eine großartige, die Sellagruppe, den Rosengarten, die Marmolata usw. umfassende Dolomiteuschau darbietet. Von dem Sattel, auf welchem gelegentlich der Eröffnung der Straße am 13. September 1906 ein von einem Doppeladler gekrönter Obelisk enthüllt wurde, zieht die Straße nieder ins Fassatal, um sich zum dritten Male zu einem alpinen Sattel zu erheben, dem Karerpasse (1755 *m*). Vom Falzaregohospize bis zum Karerseehotel sind die neu in Verkehr gesetzten Aussichtswagen $5^1/_2$ Stunden unterwegs.

CHRONIK.

Personalnachrichten. Se. k. u. k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschließung vom 24. Dezember v. J. dem Eisenbahnminister Dr. Julius Derschatta Edlen von Standhalt taxfrei den Orden der Eisernen Krone erster Klasse allergnädigst zu verleihen geruht.

Eisenbahnball. Das Komitee des Eisenbahnballes hat sich unter Wiederwahl seines bisherigen Präsidiums, Präses Karl Neblinger, Vizepräsidenten Rudolf Ritter von Pischof, Adolf Janisch und Charles Ritter von Barry, bereits konstituiert und beschlossen, sein diesjähriges Ballfest — den 34. Eisenbahnball — Donnerstag den 27. Februar 1908 in den Sofiensälen abzuhalten.

Verkehr und Einnahmen der österreichischen Eisenbahnen im Monate Oktober 1907 und Vergleich der Einnahmen in den ersten zehn Monaten 1907 mit jenen der gleichen Zeitperiode 1906.

Im Berichtsmonate wurden nachstehende neue Eisenbahnstrecken dem öffentlichen Verkehre übergeben und zwar:

Am 1. Oktober 1907 die 1·735 *km* lange Strecke Sankt Leonhard—Gartenau—Hangender Stein der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft.

Am 13. Oktober 1907 die 37·454 *km* lange Lokalbahn Libochowitz—Jenschowitz im Betriebe der k. k. Staatsbahn-Direktion Prag, ferner

die 24·767 *km* lange Lokalbahn Leibnitz—Pölfing—Brunn (Sulmtalbahn) im Betriebe der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft und

am 17. Oktober 1907 die 1·440 *km* lange, elektrisch betriebene Linie „Witkowitz (Werkshotel)“—„Hotel zur Kugel“ der Brünner Lokaleisenbahn-Gesellschaft, welters

die 3·576 *km* lange Strecke mit elektrischem Betriebe „Museum—Jungmannstraße—Schwarzkosteletzer Reichsstraße-Weinberger Friedhöfe“ der Prager städtischen Straßenbahnen.

Haupt- und Lokalbahnen.

Im Monate Oktober 1907 wurden auf den österreichischen Haupt- und Lokalbahnen 16,980.491 Personen und 13,935.919 *t* Güter befördert und K 73,719.440 vereinnahmt, d. i. per *km* K 3365.

Im gleichen Monate 1906 betrug die Einnahme K 71,429.396 oder per *km* K 3308; es resultiert daher für den Monat Oktober 1907 eine Zunahme der kilometrischen Einnahmen um 1·7%.

In den ersten zehn Monaten 1907 wurden auf denselben Bahnen 172,095.091 Personen und 113,509.652 *t* Güter befördert und K 664,457.347 vereinnahmt.

In der gleichen Zeitperiode 1906 betrug die Einnahme K 627,306.927. Da die durchschnittliche Gesamtlänge der österreichischen Haupt- und Lokalbahnen für die zehnmonatliche Betriebsperiode des laufenden Jahres 21.846 *km*, für den gleichen Zeitraum des Jahres 1906 dagegen 21.309 *km* betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme per *km* für die erwähnte Zeitperiode 1907 auf K 30.416 gegen K 29.439 im Vorjahre, d. i. um K 977 günstiger oder, auf das Jahr berechnet, pro 1907 auf K 36.499 gegen K 35.327 im Vorjahre, d. i. um K 1172, mithin um 3·3% günstiger.

Errichtung eines Tarifbureau bei der Handels- und Gewerbekammer in Reichenberg. Die Handels- und Gewerbekammer in Reichenberg hat in einer ihrer letzten Sitzungen nach einem Berichte ihres Verkehrsausschusses (Berichterstatter Inspektor Zulkowsky) beschlossen, mit Rücksicht auf die außerordentliche Wichtigkeit des Tarifwesens im geschäftlichen Leben und um den diesbezüglich immer häufiger gestellten Anfragen der Interessenten des Kammerbezirkes vollauf Genüge leisten zu können, ein eigenes Tarifbureau mit einem berufsmäßig vorgebildeten Personal zu errichten, welches mit 10. Oktober 1907 seine Tätigkeit begonnen hat. Das Arbeitsgebiet des Tarifbureaus umfaßt die Auskunfterteilung und den administrativen Dienst. Die Auskunfterteilung erstreckt sich nach Maßgabe des vorhandenen Materiales u. a. auf folgende Gebiete: Über Frachtsätze, Frachtbegünstigungen und Refaktien für die Beförderung von Gütern auf den in- und ausländischen Bahnen und Schiffahrtslinien, über die reglementarischen und tarifarischen Bestimmungen derselben; über die Erlangung von Frachtgebührenkrediten, über die Bestellung von Güterwagen und deren Beladung, über deren Ladeflächen und Ladegewichte, über Bedingungen, unter welchen von den Waggon-Leihanstalten Normal- und Spezialwagen zur Vermietung gelangen; über Fahrpreise und tarifarische Begünstigungen des Personen- und Gepäckverkehres; über die den Handlungsreisenden zustehenden Begünstigungen für Musterkoffer und bei Reisen auf Schiffen des österreichischen Lloyd; über Fahrpläne der Eisenbahnen, Binnen- und Seeschiffahrt. Aufgabe des Tarifbureaus ist es ferner, nicht allein Auskünfte über bestehende Tarife zu erteilen, sondern auch die Verfrachter auf billigere Abfertigungsarten (Umkartierungsmöglichkeiten) aufmerksam zu machen, sowie auch da, wo erhebliche Verfrachtungsmengen in Frage kommen, bei den zuständigen Eisenbahnverwaltungen anzuregen, diesen billigeren Umkartierungsmöglichkeiten im direkten Tarife Rechnung zu tragen. Die Auskünfte werden Interessenten der Kammer unentgeltlich, schriftlich, mündlich und telephonisch erteilt. Ausgeschlossen sind Auskünfte in Angelegenheit des Haftpflichtgesetzes, des Konzessionswesens, der Bau-, Sanitäts-, internen Verkehrs- und Personal-Vorschriften der Eisenbahnen und die Bearbeitung von Reklamationen jeder Art. Hinsichtlich des administrativen Dienstes des Tarifbureaus, welcher neben den allgemeinen Angelegenheiten des Eisenbahn- und Schiffahrtswesens die Verkehrs- und Fahrordnungsangelegenheiten des Kammerbezirkes umfassen wird, seien hervorgehoben die Mitwirkung des Bureaus in Angelegenheiten des Eisenbahn- und Schiffahrtswesens, welche eine legislative Behandlung erheischen, un der Sicherstellung und kommerziellen Trassierung neuer Bahnlinien, die Ausarbeitung von Gutachten und Anträgen für den Staatseisenbahnrat, Wasserstraßenbeirat etc., die Begutachtung von Gesuchen um Erteilung von Konzessionen zur Errichtung von Reise- und Reklamationsbureaus, die Ausstellung von Legitimationskarten für Handlungsreisende zur Erlangung des ermäßigten Musterkoffertarifes u. a. m. Das Tarifbureau nimmt ferner Anregungen des Publikums auf dem Gebiete des Verkehrswesens entgegen und ist bereit, die Interessenten bei Anträgen und im sonstigen Verkehr mit den Behörden mit Rat zu unterstützen. Die Handels- und Gewerbekammer in Reichenberg glaubt, mit der Erweiterung ihres Verkehrsdienstes nicht allein den Interessen ihrer Mandatare förderlich zu sein, sondern auch für die Eisenbahn- und Schiffahrtsgesellschaften selbst eine dankenswerte Arbeit zu leisten.

LITERATUR.

Österreichisches Kursbuch. Von diesem offiziellen Kursbuche (früher „Der Conducteur“) ist soeben die Jänner-

Digitized by Google

Februar-Ausgabe erschienen, welche wieder die neuesten Eisenbahn- und Dampfschiffahrpläne und Fahrpreise, sowie einen Führer in den Hauptstädten, Karten und Städtepläne enthält. Zu beziehen durch alle Buchhandlungen, Eisenbahnstationen, Trafiken etc. und direkt von der Verlagshandlung R. v. Waldheim in Wien. Preis der großen Ausgabe K 1·40, der kleinen 80 h.

Der Niederösterreichische Amtskalender für 1908 enthält zunächst einen Datumzeiger und sonstige kalendarische Zusammenstellungen, ferner im I. Teile („Hof- und allgemeiner Staatsschematismus"): die Hofstaate und Kammern der Mitglieder des Kaiserhauses, den gesamten Personalstand der Reichsministerien und Reichszentralstellen, des Reichsrates, der Ministerien und Zentralstellen für die im Reichsrate vertretenen Königreiche und Länder; Übersichten der Landesvertretungen und Behörden, höheren öffentlichen Unterrichtsanstalten etc. etc.

Im II. Teile („Niederösterreichischer Amtsschematismus") findet sich der ausführliche Status aller niederösterreichischen Zivil-, Militär- und kirchlichen Behörden, der Unterrichts-, Humanitätsanstalten, der in alphabetischer Ordnung aufgeführten Aktiengesellschaften, Vereine, registrierten Hilfskassen, Erwerbs- und Wirtschafts-, sowie der Gewerbegenossenschaften in Wien, dann der Arbeiter-Kranken- und Unfallversicherungsanstalten in Niederösterreich, der Advokaten und Notare im Wiener Oberlandesgerichtssprengel, der Gerichtsdolmetsche, behördlich autorisierten Privattechniker, Lehr- und Sanitätspersonen etc.

Im III. Teile („Geschäftsnotizen") enthält der Amtskalender die neue Kanzleiordnung für Niederösterreich; allerlei äußerst verwendbare Tabellen, Übersichten etc.

Sämtliche Notizen sind nach dem neuesten Stande berichtigt, so daß der Kalender sicherlich das beste und reichhaltigste Rechtspflegebuch für den Gebrauch von Behörden, Ämtern, Vereinen, Unternehmungen etc. ist.

Die Begutachtung der Unfallverletzungen. Leitfaden zur Untersuchung und Beurteilung Unfallverletzter nebst Zusammenstellung der häufigsten Verletzungen und deren Folgezuständen. Von Professor Dr. Eduard Pietrzikowski in Prag. II. Besonderer Teil. Berlin 1907, Fischers medizinische Buchhandlung H. Kornfeld.

Dem ersten Teil, den wir am 10. März 1905 besprochen haben, und der einen ganz vorzüglichen Überblick über die heutigen Anschauungen auf dem Gebiete der allgemeinen Unfallheilkunde gibt, folgt nach verhältnismäßig langer Frist der zweite Teil, welcher die Untersuchung und Begutachtung der wichtigsten Verletzungen darstellt. Das schwierige Problem, ein Lehrbuch der Unfallschirurgie und ein Lehrbuch der Unfallspathologie miteinander zu einem vollen Ganzen zu verbinden, ist in lobenswerter Weise gelöst. Die ungeheure Literatur, die sich auf dem Gebiete der speziellen Unfallsheilkunde entwickelt hat, ist in überraschender Fülle benützt, und die verschiedenen Arten der bei der Begutachtung in Betracht kommenden Sachverständigentätigkeit sind in vorzüglicher Darstellung abgehandelt. Wenn auch eine beträchtliche Gruppe der Kapitel rein medizinische Wichtigkeit haben, so finden sich anderseits eine ganz bedeutende Menge von Kapiteln, die für jeden an der Rechtsprechung in Unfallsachen Beteiligten ungemein wichtig sind. So ist der Abschnitt über Simulation nicht bloß für den Arzt, sondern auch für den Laien, der im Schiedsgerichte der Unfallversicherungsanstalten sitzt, sehr wichtig, reich an interessanten Betrachtungen und vorsichtig in seinen Schlüssen. Ebenso dürfte auch der Abschnitt über die Abschätzung der verlorenen Arbeitsfähigkeit eines allgemeinen Interesses sicher sein, wie auch die Ausführungen über den Zusammenhang von Unfall und Krankheit einer weitgehenden Berücksichtigung wert erscheinen. F. W.

CLUB-NACHRICHTEN.

Samstag den 18. Jänner, 8 Uhr abends, findet unter Beteiligung von Damen der dritte Vergnügungsabend der diesjährigen Saison statt. Hervorragende Kunstkräfte haben ihre Mitwirkung zugesagt.

Das Exkursions- und Geselligkeits-Komitee.

Bestehende Ermäßigungen für Theater, Vergnügungs-Etablissements und Kunstausstellungen.

Kaiserjubiläums-Stadttheater und Volksoper 30—40% Ermäßigung. Käufliche Anweisungen im Clubsekretariat.

Theater an der Wien. Vormerkungen auf Orchestersitze, Fauteuils im Parkett und Parkettsitze, 1. bis 9. Reihe, mit zirka 45%iger Ermäßigung für alle Wochentage, außer Samstag, nimmt der Clubsekretär, jedoch mindestens einen Tag vor dem beabsichtigten Besuchstag, entgegen.

Carl-Theater. Anweisungen zum Bezuge von (50%) ermäßigten Karten.*)

Deutsches Volkstheater. Nachlaß der Vormerkgebühr.*)

Raimund-Theater. Anweisungen zum Bezuge von (50%) ermäßigten Karten.*)

Theater in der Josefstadt.**)

Lustspieltheater im k. k. Prater.**)

Kleines Schauspielhaus, I., Johannesgasse 4. Anweisungen zum Bezuge von (50%) ermäßigten Karten.*)

Intimes Theater.**)

Saal Ehrbar. Anweisungen zum Bezuge von (50%) ermäßigten Karten.*)

Ronacher. Anweisungen auf Parkett-Entree à K 2 mit einer 25%igen und auf Parterre-Entree à K 1·50 mit einer 20%igen Ermäßigung.*)

Danzers Orpheum. Anweisungen für Logen und alle Sitzkategorien zu bedeutend ermäßigten Preisen.*)

Kolosseum. Anweisungen mit 20%iger Ermäßigung.*)

Künstlerhaus.***)

Sezession.***)

Hagenbund.***)

Kaiser-Panorama. Anweisungen auf ermäßigte Karten.*)

Welt-Biograph, I., Stubenring 20 und IX., Alserstraße 39.***)

Maxim's Theater, II, Praterstraße 63 und IV., Favoritenstraße 36.***)

Um den Herren Mitgliedern den Bezug der Anweisungen für ermäßigte Karten leichter und rascher zu ermöglichen, haben nachstehend verzeichnete Herren die Entgegennahme von Anmeldungen, bezw. Verteilung der Anweisungen freundlichst übernommen:

Das Clubsekretariat;

k. k. Eisenbahnministerium: Dr. Viktor Hiller;

k. u. k. Kriegsministerium: k. u. k. Hauptmann Emanuel Bittner;

k. k. Staatsbahn-Direktion: Dr. Viktor Leipen;

„ „ „ (Tarifbureau): Dr. A. Scheiber;

k. k. Nordbahn-Direktion: Ferdinand Brauner;

Staats-Eisenbahn-Gesellschaft: Louis Handofsky;

Österreichische Nordwestbahn: Dr. Fritz Mucha.

Für jede behobene Anweisung ist eine Gebühr von 6 h zu entrichten.

Neue Begünstigungen.†)

Erste Wiener Konserven-Niederlage, Franz Bude, Wien, I. Wollzeile Nr. 9. Gegen Vorweisung der Mitgliedskarte von den fixen Ladenpreisen 8%.

Kochkunst-Ausstellung der Hausfrau und Ausstellung für Approvisionierungswesen und Hauswirtschaft, Wien 1908. Anweisungen zum Besuche der vom 4. bis 10. Jänner 1908 in den Sälen der k. k. Gartenbaugesellschaft stattfindenden Ausstellung à 60 h (anstatt K 2) sind im Clubsekretariat erhältlich.

Die Anweisungen sind an der Ausstellungskassa vorzuweisen und unter Entrichtung des Betrages gegen die Eintrittskarte einzutauschen. Die Eintrittskarte berechtigt auch zum Besuche des Probekochens, Wirtschaftsdemonstrationen und Vorträge.

*) Erhältlich im Clubsekretariat und bei den oben angeführten Ausgabestellen.

**) Anweisungen werden fallweise seitens der betreffenden Theaterdirektionen an den Club gesendet und turnusmäßig an die Ausgabestellen geleitet, woselbst Vormerkungen entgegengenommen werden.

***) Ermäßigte Eintrittskarten käuflich bei den Clubdienern.

†) Wir ersuchen von dieser, sowie von allen bisherigen Begünstigungen bei jeder sich bietenden Gelegenheit Gebrauch zu machen und eventuell auf die Begünstigungen Bezug habende Wünsche und Reklamationen dem Clubsekretariat brieflich bekanntzugeben.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten.

Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hitscher.

Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

Wir erlauben uns die Aufmerksamkeit darauf zu lenken, daß der 300 Personen fassende Vortragssaal des Club österreichischer Eisenbahnbeamten, Wien, I. Eschenbachgasse II, noch für einige Tage der Woche während der Saison 1907/1908 zur Verfügung steht und werden diesbezügliche Auskünfte täglich zwischen 4—6 Uhr (Telephon 355) vom gefertigten Sekretariat erteilt.

Das Sekretariat
des
Club österreichischer Eisenbahnbeamten
Wien, I. Eschenbachgasse 11.

Pränumerations-Einladung

auf die

„Österreichische Eisenbahn-Zeitung"

Organ des „Club österreichischer Eisenbahn-Beamten".

Erscheint vom April bis Oktober am 1. und 15. jedes Monates, von November bis März jeden Montag.

Mit 1. Jänner 1908 beginnt das I. Quartal des XXXI. Jahrganges dieser im In- und Auslande verbreiteten, vom „Club österreichischer Eisenbahn-Beamten" herausgegebenen Zeitschrift.

Die „Österreichische Eisenbahn-Zeitung" bringt in jeder Nummer einen Leitartikel über irgend einen zeitgemäßen Gegenstand technischen, juristischen, kommerziellen oder administrativen Inhaltes aus dem Gesamtgebiete des Eisenbahnwesens, immer von berufenen Fachmännern. Besondere Rücksicht wird auf alle Erfindungen, Neuerungen und Fortschritte in allen fachlichen Zweigen genommen und der Lauf der Eisenbahnpolitik in sachlicher, objektiver Weise dargestellt. Stehende Rubriken sind: die technische Rundschau, worin die neuesten eisenbahntechnischen Nachrichten aus allen Kulturländern gebracht werden, volkswirtschaftliche Rundschau, worin auf alle wichtigen Vorgänge und Bedürfnisse der heimischen Volkswirtschaft mit besonderem Hinweis auf die sich ergebenden tarifarischen und verkehrstechnischen Fragen aufmerksam gemacht wird, elektrische Bahnen, worin Neuerungen und Neuanlagen besprochen werden, dann die Chronik für Personalien und Miszellen, eine kompendiöse Besprechung aller fachliterarischen Erscheinungen und ein Abdruck der im „Club österreichischer Eisenbahn-Beamten" abgehaltenen fachlichen Original-Verträge.

Die Mitglieder des „Club österreichischer Eisenbahn-Beamten" erhalten die Zeitung unentgeltlich.

Solange der Vorrat reicht, werden komplette Jahrgänge früheren Datums gebunden oder lose, zu bedeutend ermäßigten Preisen abgegeben.

Die „Österr. Eisenbahn-Zeitung" erscheint seit Beginn des XVII. Jahrganges in wesentlich vergrößertem Umfange und kostet inklusive Zusendung per Post:

Für Österreich-Ungarn:		Für das Deutsche Reich:		Für das übrige Ausland:	
ganzjährig Kronen	10.—	ganzjährig . . Mark	12	ganzjährig . Francs	20
halbjährig „	5.—	halbjährig . . „	6	halbjährig . „	10

Die Administration. Wien, I. Eschenbachgasse 11, Mezzanin.

Maschinen- und Waggonbau-Fabriks-Aktien-Gesellschaft in Simmering

vormals **H. D. Schmid**

Wien-Simmering. Brünn-Königsfeld.

Waggon aller Art für Normal- und Schmalspur.

Krane und Hebezeuge.
Personen- und Lastenaufzüge.
Drehscheiben u. Schiebebühnen.
Hydraulische und elektrische Lokomotiv- u. Waggonhebeböcke.
Räderpressen, Räderversenkvorrichtungen.
Hüttenwerkseinrichtungen.
Eis- und Kühlmaschinen.
Dampfmaschinen, Dampfkessel, Reservoire.
Gas-, Benzin- und Petroleummotore.
Holzbearbeitungsmaschinen.
Wasserreiniger etc.

9 13

Trifailer Kohlenwerks-Gesellschaft, Wien, III. Rennweg 5.

540

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Winter 1907/8. **Schnellzugs-Verbindungen.** Winter 1907/8.

Gültig vom 1. Dezember 1907.

WIEN–ITALIEN

über Cervignano — über Cormons — über Ala — über Pontebba

[illegible]

DEUTSCHLAND–ITALIEN

über Ala

[illegible]

BUDAPEST–ITALIEN

über Cormons — über Ala

[illegible]

K. k. österreichische Staatsbahnen.
(K. k. Nordbahndirektion.)

Schnellzugsverbindungen

von Wien nach Berlin und retour via Oderberg.

Schnellzüge Wien—Berlin.

Ab Wien (Nordbahnhof)	*†7.50 früh	3.06 nachm.	* 10.05 nachts
An Oderberg	12.09 nachm.	8.01 abends	3.00 früh
„ Breslau	3.10 „	11.46 nachts	5.55 „
„ Berlin (Schl.-Bhf.)	8.36 abends	5.08 früh	11.04 vorm.
Fahrtdauer Wien—Berlin	12 St. 46 Min.	14 St. 08 Min.	12 St. 59 Min.

Schnellzüge Berlin—Wien.

Ab Berlin (Schl.-Bhf.)	*†3.42 früh	4.57 nachm.	* 11.50 nachts
„ Breslau	2.15 nachm.	10.05 nachts	6.10 früh
„ Oderberg	5.13 „	1.18 „	10.17 vorm.
An Wien (Nordbahnhof)	9.40 nachts	6.15 früh	3.35 nachm.
Fahrtdauer Berlin—Wien	12 St. 58 Min.	13 St. 18 Min.	15 St. 45 Min.

Weitere Verbindungen nach und von Hamburg, Kiel, Hannover, Bremen, Amsterdam, Rotterdam und London.

* Verkehr direkter, sehr bequemer Wagen I. und II. Klasse von Wien nach Berlin und retour.

† Restaurationswagen von Wien bis Oderberg bzw. Berlin und retour.

Bei den Nachtschnellzügen verkehrt ein direkter Schlafwagen I. und II. Klasse.

Die kürzesten Schnellzugsverbindungen von Wien (Nordbahnhof) nach Krakau und Lemberg

mit direkt verkehrenden, sehr bequemen, durch gedeckte Übergänge verbundenen Wagen I. und II. Klasse sind wie folgt hergestellt:

Ab Wien (Nordbahnhof)	†7.30 früh	*8.00 abends
An Krakau	2.43 nachm.	2.55 nachts
„ Lemberg	8.40 abends	8.55 früh
Fahrtdauer von Wien nach Lemberg	12 St. 40 Min.	12 St. 55 Min.
Ab Lemberg	†8.25 früh	*7.05 nachts
„ Krakau	2.31 nachm.	1.06 „
An Wien (Nordbahnhof)	9.40 nachts	8.05 früh
Fahrtdauer von Lemberg nach Wien	13 St. 15 Min.	13 St. — Min.

Weitere Verbindungen via Lemberg nach und von Czernowitz, dann nach und von Podwołoczyska.

† Restaurationswagen verkehren von Wien nach Lemberg und retour.

* Verkehr direkter Schlafwagen I. und II. Klasse von Wien nach Lemberg und retour.

Digitized by Google

FILIALEN: Lemberg, Innsbruck, Sarajevo.

Wilhelm Beck & Söhne

k. u. k. Hoflieferanten

Wien, VIII. Langegasse 1, Zentrale.

Uniformen, Uniformsorten • • •

Kürschnerwaren und Kappen •

für Eisenbahnen. 661

K. k. priv.

Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt

Errichtet im Jahre 1825. **Wien, I. Wollzeile 39.**

Die Anstalt versichert: a) Gebäude samt deren Zubehör,
b) Mobilien aller Art 618
c) Bodenerzeugnisse gegen Hagelschlag.

Reservefond d. Anst.: K 8,321.089.54 Ges.-Versicherungssumme K 2.368,999.524
Anzahl der Mitglieder: 158.128.

Österreichische

Siemens-Schuckert-Werke

Wien, XX/2. Engerthstraße 150.

Elektrische Beleuchtung 666

Elektrische Kraftübertragung

Elektrische Bahnen

Dynamomaschinen • • • | • Elektromotoren •
Schaltapparate | Zähler
Installationsmaterial. • • | • • Bogenlampen. • •

Installationsbureau: VI/1 Mariahilferstraße Nr. 7.

Österreichische Eisenbahn-Verkehrsanstalt

WIEN I. Volksgartenstraße 3.

Vermietung von Spezialwagen aller Art, Kastenwagen und Lowrys, Holz- und Kühlwagen, Zisternenwagen, Spezialwagen für Weintransporte etc., Projektierung, Bau und Finanzierung von Lokal- und Schleppbahnen, Errichtung von Reservoirs (Tanks) und Rohrleitungen (pipe lines) für Petroleum. 521

Fabrik für

Eisenbahnsicherungsanlagen

Südbahn-Werk

Wien

X/3 Triesterstraße Nr. 40.

Telephon 8978.

Bahnschranken, Vorläutesicherungen, Schrankenantriebe. • Zentral-Stellwerke, Blockapparate. Signale, Kontaktschienen, Fühlschienen, Sperrbäume. • Wechselsperrschlösser. • • • • • • 436

Stefan v. Götz & Söhne

Wien und Budapest

Wien — XX. Bez., Gießmanngasse 2.
Budapest — b. Ganz & Co., Steinbrucherstr.

Eisenbahn-Sicherungsanlagen

Zentralweichenstellungen

Bahnschranken, Industriegeleisesicherungen, Geleisesperrbäume

Wechselsperren, Sperrschuhe

Werkzeuge und Gebrauchsartikel

für den

Bahnbau, Bahnerhaltungs-

und

Betriebsdienst

Berg- und Hüttenwesen

Bremsschuhe, Waggonschieber etc. Patent Büßing

Bremsschlitten Patent Schön.

Telegramm-Adresse: Bahngötz Wien Telephon.

„A B C“-Code fünfte Ausgabe in Verwendung.

Telephon 21682 und 21683 interurban.

637

Siemens & Halske

Aktiengesellschaft

WIEN, III. Hainburgerstraße 29.

Eisenbahnsicherungs-Anlagen. =

Schwachstromanlagen u. Apparate

Telegraphie, Telephonie, Feuermelder, Wasserstandsanzeiger, Meßinstrumente, Wassermesser, Minenzünder, Signalapparate, Röntgen-Einrichtungen, Elementenbau.

Kabelfabrik in Floridsdorf b. Wien

Patentbleikabel für Stark- und Schwachstrom, Telegraphen- und Telephonzwecke, Gummibleikabel, Leitungsmaterial für Installationszwecke etc. 621

HAUSDRUCKEREI. Jeder sein eigener Drucker! Mit nachst. angef. Sortimenten kann jeder sofort drucken. Visit- oder Adreßkarten, Avisos, Zirkulare, amtl. Vorladungen, Einladungen zu Versamml. etc. Eine einmalige Zusammenstellung ermöglicht Tausende Abdrücke.



Preis mit allem Zubehör:

65 Typen	K 1.—	140 Typen	K 2.40	354 Typen	K	6.—
90 „	„ 1.40	211 „	„ 4.—	448 „	„	7.20
120 „	„ 2.—	255 „	„ 4.80	600 „	„	10.—

800 Typen K 12.—.

Die eleg. Metallkasten enthalten ein Dauerstempelkissen, einen Metalltypenhalter und eine Pinzette.

J. LEWINSON, Stempelfabrikation, Wien, I. Adlerg. 12 b. Teleph. 12179. Vertreter gesucht. Preisliste gratis.

Darlehen!

Allgemeine Cautionsbank Aktiengesellschaft

General-Repräsentanz für Österreich:

WIEN, IV. Technikerstraße Nr. 5.

Die Allgemeine Cautionsbank gewährt an **Eisenbahnbeamte** Darlehen gegen Gehaltsvormerkung zu außerordentlich günstigen Bedingungen, u. zw.: 1. Die Bank fordert an Darlehenszinsen pro anno 6½%; selbstredend immer von der verbleibenden Restschuld. 2. Der Darlehenswerber hat sich hinsichtlich seines Gesundheitszustandes einer ärztlichen Untersuchung zu unterziehen. Die übliche teure Lebensversicherung wird jedoch nicht verlangt. Für den Fall des Ablebens des Darlehenswerbers erlischt die restierende Schuld, so daß den Erben keinerlei Verpflichtung auferlegt bleibt. Für diesen seitens der Bank gebotenen Vorteil ist alljährlich ein mäßiges Schadendeckungsentgelt, dessen Höhe sich nach dem Alter des Darlehenswerbers richtet, immer nur von der verbleibenden Restschuld zu bezahlen. 3. Die übliche Stellung der Bürgen kann gegen eine einmal zu entrichtende mäßige Zahlung unterbleiben. (2 Perzent der Darlehenssumme.) 4. Bei der Erteilung des Darlehens werden als einmalige Kosten die Barauslagen und 1 Perzent Bankprovision in Abrechnung gebracht.

Zu weiteren Informationen ist die Bank jederzeit bereit und stehen Antragsformulare zur Verfügung.

674

Für den Inseratenteil verantwortlich Annoncen-Expedition M. Pozsonyi, Wien, IX. Hörlgasse 5.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten.

Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hilscher.

Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ORGAN des Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

Redaktion und Administration: WIEN, I. Eschenbachgasse 11. Telephon Nr. 355. Postsparkassen-Konto der Administration: Nr. 806.245. Postsparkassen-Konto des Club Nr. 850.898. Beiträge werden nach dem vom Redaktions-Komitee festgesetzten Tarife honoriert. Manuskripte werden nicht zurückgestellt.

Erscheint von April bis Oktober am 1. und 15. jedes Monates, von November bis März jeden Montag.

Abonnement inkl. Postversendung in Österreich-Ungarn: Ganzjährig K 10. Halbjährig K 5. Für das Deutsche Reich: Ganzjährig Mk. 12. Halbjährig Mk. 6. Im übrigen Auslande: Ganzjährig Fr. 20. Halbjährig Fr. 10. Bezugsstelle für den Buchhandel: Spielhagen & Schurich in Wien. Einzelne Nummern 30 Heller. Offene Reklamationen portofrei.

№ 2. Wien, den 13. Jänner 1908. XXXI. Jahrgang.

Klingerit

ist anerkannt die einzig beste Dichtung für höchsten Dampfdruck und überhitzten Dampf etc. etc.

Klingerit wird dort empfohlen, wo noch keine Dichtung entsprochen hat!

Klingerit Dichtungs-Platten Ringe und Fassonstücke etc. sind nur dann echt wenn sie auf einer Seite über die ganze Fläche mit der registrierten Schutzmarke „Klingerit" versehen sind. 657

Die unter den verschiedensten „it" Namen aufgetauchten Dichtungen haben mit dem Fabrikat „Klingerit" nichts gemein, sondern sind meistens ganz minderwertige Nachahmungen. 389

Man kaufe daher nur „Klingerit" und weise Dichtungen, welche diese Schutzmarke nicht tragen, als unecht zurück.

Rich. Klinger, Gumpoldskirchen bei Wien.

Gußstahlhütte „Skodawerke"

Aktiengesellschaft in Pilsen.

Generaldirektion und komm. Direktion: Wien, I. Franz Josefs-Kai Nr. 1.

Stahlschmelzerei, mechanische Werkstätte.

Die Hütte erzeugt: Gußstahl-Fassonstücke bis 60.000 kg Stückgewicht in den größten Dimensionen und in den kompliziertesten Formen, garantiert für absolut porenfreien Guß und erreicht bei gegossenem Stahl 45—70 kg Festigkeit und 10—30% Dehnung, je nach der geforderten Härte des betreffenden Materiales. Fabrikation von Gußstahl-Fassonstücken aller Art und zwar: für Eisenbahnen, Schiffbau-, Maschinenbau-, Brückenbau- u. Mühlenbau-Anstalten, Bergwerke, Walz- und Hammerwerke. — Fabrikation von Hartstahl und Schmiedestücken.

Spezialitäten: Herz- und Kreuzungsstücke für Weichen, Lokomotiv-Radsterne aus Flußeisen gegossen, Kammwalzen und Getriebe mit Winkelzähnen in allen Dimensionen, nach Modellen und mit der Maschine geformt. Ruhiger Gang und große Sicherheit gegen Bruch. Schiffbau-Bestandteile, Propeller für Schraubendampfer jeder Größe und Konstruktion. Steven, Ruder etc., als Ersatz für geschmiedetes und geschweißtes Material.

Dampfmaschinen-Kolben, Kreuzköpfe, Kurbeln, Kurbelscheiben, gekröpfte Wellen, Preßzylinder bis 800 Atmosphären Druck, Verzinkungs- und Verzinnungs-Pfannen.

PATENT-AZETYLEN-TYRES-ABZIEHÖFEN

Spezialkonstruktionen für **Stationsbeleuchtung**
Gasakkumulatoren für **Waggonbeleuchtung**
und **Autogene Schweißung**

Allgemeine Carbid- & Acetylen-Gesellschaft Franz Krükl & Co.

ZENTRAL-BUREAU WIEN, VI. Köstlergasse Nr. 5. 678



Echte Brillant- und Diamantringe von fl. 8 bis 500
Echte Brillant- und Diamant-Ohrringe von fl. 10 bis 1000
in selten großer Auswahl, sowie reichhaltiges Lager in Gold-, Silber- und Juwelen-Gegenständen preiswert.
Bei Barzahlungen 10 Prozent.
Andernfalls Zahlungs-Erleichterungen.



Illustrierte Preisliste gratis und franko.

A. E. DOLLINGER, en gros und en detail.

Wien, IV., Favoritenstraße Nr. 20a. — Z. 1.

Leopolder & Sohn

Wien, III/1 Erdbergstraße 52.

Leipzig-Schleussig, Seumestraße 86.

Fabrik für Telegraphen-Apparate, Telephone und Telephon-Zentral-Umschalter, elektrische Stations-Deckungssignale und Bahnwächter-Läutewerke für Eisenbahnen, Telegraphen-Batterien und Leitungsmateriale, Wassermesser eigenen Patentes für städtische Wasserwerke, Bierbrauereien und Maschinenfabriken. 668

Alle Telephon- und Telegraphen-Einrichtungen werden prompt ausgeführt und Voranschläge **kostenfrei** ausgearbeitet.

Radachsen • Radnaben

aus Schmiedeeisen, fertige Räderpaare für Export-Waggonfabriken liefert die **Société Franco-Belge** in **Raismes**, Frankreich und **La Croyere**, Belgien.

General-Vertreter für Österreich-Ungarn: 684

Arthur Gobiet in Prag-Karolinenthal

Pianos

Hoher Extra-Vorzugs-Rabatt für Beamte.

Pianinos und Klaviere von hervorragender Klangfülle und Tonschönheit, gediegenster kreuzseitiger Eisenpanzer-Konstruktion mit leichter, elastischer Spielart und verstellbarer Harfenton-Vorrichtung.

10jährige schriftliche, gesetzlich bindende Garantie!
4wöchentl. frachtfreie Probelieferung nach jeder Bahnstation.
Kleinste Ratenzahlungen, ganz nach Wunsch!

TRAUTWEIN

Pianoforte-Fabrik
WIEN
VII. Mariahilferstraße 58.

Jeder Beamte verlange umgehend kostenlose Zusendung der illustr. **Preisliste nebst Beamten-Vorzugs-Rabatt-Tabelle!**

3 starke Hefte mit mehreren Tausend Referenzen und Anerkennungen von Beamten etc. gratis zur Verfügung. 686

Digitized by Google

Garvens-Werke

WIEN

II. Handelskai 130

fabrizieren und halten großes Lager von:

Pumpen aller Art:

Baupumpen
Stationsbrunnenpumpen
Expreßpumpen f. große Förderhöhen
Pumpen für Villen und Wohnhäuser und Fabriksanlagen
Pumpen für Haus- u. Wasserleitungen.

Waagen für jeden Zweck:

Stationsbrückenwaagen
Kohlenwaagen
Magazinswaagen. 647

Kataloge u. Kostenvoranschläge auf Verlangen portofrei und kostenlos.

Leobersdorf bei Wien

Leobersdorfer Maschinenfabriks-Aktiengesellschaft.

Älteste Spezialfabrik Österreichs für:
Hartgußräder (System Griffin), **Räderpaare** und **Hartgußkreuzungen**,
aus Spezial-Material nach amerikanischem Fabrikationssystem für den gesamten Eisenbahnbedarf Vollbahnen, Gruben- und Kleinbahnen.

Spezialabteilung für **Turbinen** und **allgemeinen Maschinenbau**,
Rechen, Schützen, Pumpwerke etc.

Wärmemotoren, Patent Diesel
für Kleingewerbe- und Landwirtschaftsbetriebe sowie Beleuchtungsanlagen, modernste und billigste Betriebsmaschine der Gegenwart, Brennstoffkosten 1—2 Heller pro Pferdekraftstunde,

Krane und Flaschenzüge. Transmissionen aller Systeme.

Sämtliche Maschinen für Zement-, Gips- und keramische Industrie.

Alle Gattungen Materialaufarbeitungs-Maschinen.

Komplette Einrichtungen von Holzschleifereien, Zellulose- und Papierfabriken.

Wiener Bureau I. Biberstraße 26.

Österreichischer Lloyd

TRIEST.

Direkte Fahrten nach Ostindien, China und Japan.

Eilfahrt nach Alexandrien, wöchentlich.
Warenlinie nach Alexandrien, wöchentlich.
Eilfahrt nach Konstantinopel, wöchentlich.
Warenlinie nach Thessalien, wöchentlich.
Warenlinie nach Smyrna, wöchentlich.
Eilfahrt nach Dalmatien, wöchentlich zweimal.

Mehrere andere wöchentliche Verbindungen nach Dalmatien.
Weitere Auskünfte und Fahrpläne:

General-Agentur des Österreichischen Lloyd, Wien, I. Kärntnerring 6. 665

BRÜDER STOWASSER

PRAG, Charvatgasse 1988/II.

Offerieren: Ia Malaga-Baumöl, dopp. raff. Rüböl, Lokomotiv- und Wagenachsenöle, sowie russ. und amerik. Mineralöle, amerik. Zylinderöle, hell und dunkel, Knochenöl wasserhell, konsist. Maschinenfette, Salon-Petroleum.

Chemisch-technische Produkte für alle Industrien.
Prima Referenzen.
Lieferanten der k. k. österr. Staatsbahnen.

Kraluper Mineralöl-Raffinerie

PRAG liefert helle und dunkle Zylinderöle für Normal- und Heißdampf, helle und dunkle Maschinenöle, Wagenachsenöle, Petroleum, Benzin, Fette etc. etc.

Felten & Guilleaume

Fabrik elektr. Kabel, Stahl- und Kupferwerke, Actien-Gesellschaft, Wien, X. Gudrunstraße 11.

Zug- u. Barrierendraht m. hoher Festigkeit, Stacheizaundraht u. s. w.

Drahtseile für Aufzug, Transmissionen, Schiebebühnen, Zugschranken, Steil- und Läutewerke.

Bogenlampen-Aufzug- und Tragseile.

Zug- und Leitseile für Eisenbahn-Trajekte.

Leitungsdrähte nach verschiedenster Art isoliert, für Installationszwecke.

Kabel für Telegraphie, Telephonie und elektrische Licht- und Kraftübertragung.

Hochspannungskabel mit Felten & Guilleaume-Papierisolation.

Blocksignalkabel. Trolley-Drähte. 493

Gegründet 1880. Gegründet 1880.

Wichtig für Klavierkäufer und Mieter!

R. Waldhäusl's Klaviere und Pianinos sind stets die allerneuesten Eisenpanzerkonstruktions-Systeme mit Harfenverstellapparat. Einzige Spezialität auf Teilzahlung in Monatsraten nach Wunsch für Beamte, Lehrer und sonst sicher angestellte Personen, unter 15 jähriger bindender Garantie. Neue Instrumente zu fl. 220.—, 250.— und so stufenweise aufwärts. Überspielte von fl. 140.— an. Leihgebühr für neue Instrumente von fl. 4.— aufwärts. Gebrauchte Klaviere und Pianinos sowie Harmonium werden jederzeit umgetauscht oder angekauft. Rückkauf bewilligt.

Robert Waldhäusl's größtes Klavier-Etablissement und Leihanstalt, Wien, I., Schottengasse Nr. 2 (im Schottenstiftsgebäude). Magazine und Lagerräume im eigenen Hause. — Telephon 16.502.

Digitized by Google

Österreichische
Eisenbahn-Zeitung.
ORGAN
des
Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

№ 2. Wien, den 13. Jänner 1908. XXXI. Jahrgang.

Clubversammlung: Dienstag, den 14. Jänner 1908, ½7 Uhr abends. Vortrag des Herrn Dr. S. Jellinek: „*Über den hygienischen Umgang mit elektrischen Stromeinrichtungen*". Mit Demonstrationen.

Zu diesem Vortrage haben auch Damen Zutritt, die gebeten werden, die Hüte abzulegen.

Nach Schluß des Vortrages gemeinschaftliches Abendessen im Clublokale, wozu Anmeldungen vor Beginn des Vortrages erbeten werden.

Über Eisenbahnkrankheiten.

Von Nordbahnarzt Dr. Ferdinand Winkler.

Aus dem Vortragszyklus „Erste Hilfe im Eisenbahndienste".

Meine Herren! Aus Ihrem Kreise ist an mich die Anfrage gestellt worden, ob es Eisenbahnkrankheiten gebe und es ist der Wunsch laut geworden, daß dieser Gegenstand, dessen Wichtigkeit für Ihre Erkenntnis in die Augen springt, von bahnärztlicher Seite aus behandelt werde. Ich möchte diesem Wunsche um so lieber Folge leisten als die Frage, ob es Berufskrankheiten der Eisenbahbediensteten gibt, seit langem mein Interesse gefesselt hat und weil in der Tat die Aufgaben der Sanitätsverwaltung es verlangen, daß in dieser Hinsicht klare Erkenntnisse geschaffen werden.

Zunächst muß ich Sie bitten, zwischen der Eisenbahnkrankheit und den Eisenbahnkrankheiten zu unterscheiden. Die Eisenbahnkrankheit an sich ist der Seekrankheit nahe verwandt und wohl von ihr nur durch quantitative Verhältnisse unterschieden; sie ist sicherlich von einer Gleichgewichtsstörung des Körpers abzuleiten und ist identisch mit der sogenannten Wagenkrankheit, die bei empfindlichen Personen besonders beim Rückwärtsfahren auftritt, also beim Sitzen auf einem entgegen der Fahrtrichtung liegenden Platze und analog der Erdbebenkrankheit. Bei dem letzten großen Erdbeben in Laibach sind viele Personen von Kopfschmerz, Schwindel und Neigung zu Erbrechen befallen worden und auch von einem Erdbeben auf den Sandwichinseln wird berichtet, daß eine Reihe von Personen das deutliche Gefühl der Seekrankheit hatten.

Die Erscheinungen der Eisenbahnkrankheit sind im großen und ganzen zweifacher Natur; teils beziehen sie sich auf den Kopf und teils auf den Magen. Als Unterschiede von der Seekrankheit sind zu bemerken, daß bei der Seekrankheit Kopfschmerzen nicht häufig sind, während bei der Eisenbahnkrankheit Klagen über Eingenommensein des Kopfes fast zum regelmäßigen Bilde gehören und daß anderseits die schweren Angstgefühle der Seekrankheit bei ihrer kontinentalen Schwester fehlen.

Die bleierne Trägheit und die Interesselosigkeit für die ganze Umgebung, welche die Seekrankheit charakterisieren, fehlen bei der Eisenbahnkrankheit vollständig. Bei vielen sonst empfindlichen, stark unter der Eisenbahnkrankheit leidenden Personen fehlt sogar die bei der Seekrankheit so deutliche Betonung des Wunsches, allein zu sein und jeder Konversation auszuweichen. Von der Kraft- und der Willenlosigkeit, unter welcher der Seekranke leidet, ist keine Spur und die Gleichgiltigkeit, mit der Seekranke die Einrichtungsgegenstände beschmutzen, findet hier keine Analogie. Dieser Unterschied wird besonders deutlich von jenen Personen angegeben, welche sowohl die Seekrankheit wie auch die Eisenbahnkrankheit selbst durchgemacht haben. Doch fehlt es anderseits nicht an Mitteilungen von eisenbahnkranken Personen, die gerade hervorheben, sie seien unter dem Einflusse der Eisenbahnkrankheit am liebsten ganz allein und die jedes Gespräch mit Mitreisenden sorgsam vermeiden.

Die Erscheinungen seitens des Verdauungsapparates stehen freilich im Vordergrunde; bei beiden Affektionen handelt es sich um Appetitmangel und um Erbrechen von wechselnder Stärke. Die Appetitlosigkeit bezieht sich meist ausschließlich auf Fleisch; Flüssigkeiten werden meist gut vertragen, wenn ich auch nicht selten Personen gesehen habe, denen das auf den Stationen ausgebotene schale Bier neue Übelkeiten bereitete. Eigentümlich sind der Eisenbahnkrankheit die häufigen Entleerungen, während beim Aufenthalt auf dem Schiffe zumeist Verstopfung zu beobachten ist.

Die qualvollen Würgebewegungen fehlen im großen und ganzen; doch ist auch hier zu beobachten, daß die

Digitized by Google

Eisenbahnkranken bei mäßig gefülltem Magen beim Erbrechen weniger Beschwerden haben als bei leerem Magen. Unmittelbar nach dem Brechakte tritt ein Gefühl der Erleichterung auf, ein Gefühl des Freiwerdens, das aber leider nur kurze Zeit anhält.

Bei langsam fahrenden Zügen sind zweifellos die Beschwerden viel geringer als bei Schnellzügen; bei Fahrten durch lange Tunnels treten anderseits die Beschwerden viel stärker auf als bei Fahrten in freiem Terrain. Die erstere Erfahrung erklärt sich wohl aus der Verminderung der Erschütterung, die letztere aus der schlechten Einwirkung der Rauchluft auf den Verdauungstrakt. Es macht tatsächlich den Eindruck, als ob bei der Eisenbahnkrankheit eine Vergiftung durch Rauchgase mitspielen würde; dadurch erklärt sich wohl auch die Beobachtung, daß viele empfindliche, zur Eisenbahnkrankheit geneigte Personen, schon beim Betreten einer schlecht ventilierten Bahnhofhalle die ersten Anzeichen ihrer Krankheit zu fühlen behaupten. Übrigens sind auch andere unangenehme Gerüche, namentlich in Kloseten, geeignet, die Eisenbahnkrankheit auszulösen.

Die horizontale Lage, welche bei vielen Seefahrern als vorzügliches Mittel bei der Seekrankheit gepriesen wird, ist bei der Eisenbahnkrankheit nur in vereinzelten Fällen von Erfolg begleitet, ebenso die bei der Seekrankheit oft nutzbringende Verwendung eines festangezogenen Leibgurts. Umgekehrt habe ich wiederholt gesehen, daß die starke Umschnürung des Bauches durch ein Mieder Symptome der Eisenbahnkrankheit wesentlich fördert und daß beim Lösen der Miederschnürung die Brechneigung nachläßt.

Anderseits habe ich aber nicht bemerkt, daß etwa die Frauen der Eisenbahnkrankheit mehr unterliegen als die Männer; es scheint zwar die Meinung, daß hysterische und nervöse Individuen zu der Eisenbahnkrankheit stärker neigen, auf die Erfahrung gestützt zu sein; man findet aber auch viele Männer, die keineswegs hysterisch oder neurasthenisch sind und unter der Eisenbahnkrankheit viel leiden. Daß aber Blutarmut und Darmerkrankungen zur Eisenbahnkrankeit disponieren, scheint nach den bisherigen Beobachtungen sicher zu sein.

Was die Behandlung der Eisenbahnkrankheit betrifft, so möchte ich sie kurz deshalb streifen, weil das Zugsbegleitungspersonale ebenso wie die Stationsbeamten nicht selten in die Lage kommen, zur Hilfeleistung gebeten zu werden. Aus dem vorhergehenden geht hervor, daß das Tieflegen des Kopfes, wie es häufig von Seekranken geübt wird, keinen großen Nutzen bringen kann; anderseits ist es aber geboten, die Kranken niederlegen zu lassen und den Kopf zu unterstützen. Die Verwendung des Riechsalzes, das Sie in ihren Ausrüstungen für die erste Hilfeleistung mitführen, ist nicht zu empfehlen, da die Reizung der Nasenschleimhaut oft einen neuen Anfall veranlasst.

Der Genuß von Alkohol, namentlich von Kognak, scheint die Symptome zu verschlechtern; dagegen habe ich von kleinen Mengen schwarzen Kaffees häufig guten Erfolg gesehen. Sehr empfehlenswert sind leichte Umschläge auf den Magen; von arzneilichen Maßnahmen hat sich mir die Darreichung von Bransepulver im Anfalle öfters sehr bewährt. Auch die Verabreichung eines Kaffeelöffels Fleischextrakt in etwas warmer Suppe hat meinen Patienten nicht selten gute Dienste geleistet. Nebenbei möchte ich bemerken, daß durch den Gebrauch gewisser Medikamente, welche die Erregbarkeit des Nervensystems vermindern, während der ganzen Fahrt das Auftreten der Eisenbahnkrankheit verhindert werden kann; die Verschreibung derartiger Medikamente ist aber Sache des Arztes und ihre Besprechung gehört nicht mehr in den Rahmen eines Samariterkurses.

Soviel für heute über die Eisenbahnkrankheit, und nun, meine Herren, wenden wir uns an die Besprechung der Eisenbahnkrankheiten. Unter den Eisenbahnkrankheiten verstehen wir selbstverständlich nur die Berufskrankheiten der Eisenbahnbediensteten.

Viele Bahnärzte, unter ihnen die als Fachmänner weitbekannten Dr. Herzfeld und Dr. Schwechten in Berlin, stellen das Bestehen einer besonderen Eisenbahnberufskrankheit in Abrede; sie erklären ausdrücklich, daß es eine spezifische Eisenbahnkrankheit des Betriebspersonals nicht gebe. Von anderer Seite wiederum wird auf die vielfachen Schädlichkeiten hingewiesen, die gerade der Dienst bei der Exekutive mit sich bringt und die Statistik scheint der letzteren Ansicht Recht zu geben.

Zunächst möchte ich die ausgezeichnete statistische Arbeit von Hans Becker über die Erkrankungs- und Sterblichkeitsverhältnisse der Bediensteten der k. k. Staatsbahnen in den Jahren 1897—1903 anführen, die sich auf mehr als 650.000 Bedienstete bezieht und deutlich zeigt, daß die Erkrankungszahl bei den Eisenbahnbediensteten bedeutend größer ist als bei der übrigen Bevölkerung.

Bei der Feststellung des Erkrankungsprozents ergab sich, daß die Zahl der Krankheitsfälle fast 72% ausmachte. Beim bayrischen Eisenbahnpersonale ist die Erkrankungsziffer ziemlich gleich hoch, sie beträgt nach der Statistik von Zeitlmann 67%. Diese Zahlen geben um so mehr zu denken, als das Erkrankungsprozent aller Krankenkassen Österreichs in einem zehnjährigen Beobachtungszeitraume mit 47% berechnet wird.

Vergleicht man die einzelnen Diensteskategorien miteinander, so sieht man — bei Außerachtlassung des Werkstättenpersonals, bei dem die Verletzungsmorbidität eine große Rolle spielt —, daß das Fahrpersonal eine sehr hohe Erkrankungsziffer aufweist, fast 90%, und daß auf die Gruppen der Verdauungskrankheiten und der Rheumatismen die größten Zahlen entfallen.

In jüngster Zeit hat sich der um die Gesundheitspflege hochverdiente Alfred von Lindheim der Mühe unterzogen, den modernen Betrieb bei Eisenbahnen und bei Elektrizitätswerken mit den sonstigen Betrieben zu

Digitized by Google

vergleichen*). Er stellte die statistischen Zahlen der Staatsbahndirektionen Cisleithaniens und jener Betriebe, deren Arbeiter mit der Erzeugung und Verwertung von Elektrizität zu tun haben, den Zahlen gegenüber, welche er aus der Statistik der Wiener Bezirkskrankenkasse, der allgemeinen Arbeiterkrankenkasse in Wien und der Wiener Genossenschaftskrankenkasse entnahm. Auf diese Weise konnte er 98.480 Mitglieder moderner Betriebe mit 388.000 Mitgliedern vergleichen, die Angehörige anderer nicht moderner Betriebe waren. Aus diesem Vergleiche kann man entnehmen, daß die Krankheitsprozente der modernen Betriebe (Eisenbahnen, elektrische Straßenbahnen und Elektrizitätswerke) in fast allen Krankheitsgruppen geringer sind als bei den übrigen Versicherten und daß nur bei den Infektionskranhheiten, bei Rheumatismen, Krankheiten des Nervensystems und Krankheiten der Verdauungsorgane die Verhältnisse bei den modernen Betrieben ungünstiger liegen. Hinsichtlich der Mehrerkrankungen au Verdauungsaffektionen und an Infektionsfällen weist Lindheim darauf hin, daß die Zahlen der Staatsbahndirektionen deshalb nicht in Vergleich mit den anderen Zahlen gezogen werden dürfen, weil sich die Zahlen der Eisenbahnkrankenkassen auf ein Menschenmaterial beziehen, das über die ganze Monarchie zerstreut ist, mithin in wenig assanierten Gegenden, wie z. B Galizien und der Bukowina, die Folgen von typhösen und anderen infektiösen Krankheiten erleidet, während das Krankenkassenmaterial in Wien diesen Gefahren weit weniger unterworfen ist.

Dagegen gestatten die anderen Zahlen wohl einen besseren Vergleich; dabei fällt in die Augen, daß die Gruppe der Atmungsorgane bei den modernen Betrieben eine geringere Erkrankungsziffer zeigt, als bei den übrigen Krankenkassen. Die Statistik von Becker zeigt ein durchschnittliches Erkrankungsprozent von 9·5%. Das Werkstättenpersonal ist mit 14·4%, das Zugbegleitungspersonal mit 11·6%, das Zugförderungspersonal mit 11·4%, das Stationspersonal mit 9·8% und das Kanzleipersonal mit 7·8% beteiligt. Demgegenüber beträgt das Erkrankungsprozent in der Lindheimschen Statistik bei dem nichtmodernen Betrieb 19·5%. Dabei muß hervorgehoben werden, daß die Tuberkulose bei dieser Gruppe nicht miteingerechuet wird; die Hauptzahl der Erkrankungen macht der akute Bronchialkatarrh aus, indem von den 62.000 Erkrankungen der Atmungsorgane in der Staatsbahnstatistik fast 44.500, also 71·7% auf die akute Bronchitis fallen.

Jedenfalls hat aber Lindheim recht, daß die Atmungsorgane durch die Beschäftigung im Dienste der Eisenbahnen viel weniger gefährdet werden als bei der sitzenden Lebensweise der Gewerbearbeiter in Wien.

Dagegen ist die Erkrankungszahl an Rheumatismus bei den Eisenbahnbediensteten unverhältnismäßig größer. Die Beckersche Statistik weist nicht weniger als 74.430 Fälle auf, und zwar 65.680 der akuten und 8750 der chronischen Form, als 11·5%; die Lindheimsche Statistik kommt für die modernen Betriebe zu noch höheren Zahlen, indem sie einen Durchschnittswert von 14·7% aufführt, während sie für die Versicherten in anderen Betrieben nur 10·5% ausrechnet.

Lindheim entnimmt der Eisenbahnstatistik der k. k. Staatsbahnen und der Statistik der Wiener Bezirkskrankenkasse, daß das Erkrankungsverhältnis an Rheumatismen bei den Bahnen 12·2% erreichte, während es bei den der Bezirkskrankenkasse angehörigen 35.000 Maurern, Gerüstern und Taglöhnern, die doch auch den ganzen Tag den Unbilden der Witterung ausgesetzt sind, nur 7·94% betrug. Er sucht die Ursache dieser Erscheinung in den speziellen Berufsstellungen der Bediensteten moderner Betriebe und erklärt die Erkrankung an Rheumatismus im Gegensatze zu den Krankheiten der Atmungsorgane für eine ausgesprochene Berufskrankheit der Eisenbahnbediensteten.

Nun, meine Herren, so ganz dürfte Lindheim doch nicht recht haben; betrachten Sie mit mir noch einmal die Zahlen in der Beckerschen Statistik und fassen Sie den interessanten Umstand ins Auge, daß in den galizischen Bezirken die Zahl der rheumatoiden Erkrankungen des Eisenbahnpersonals auffallend niedrig ist, so im Direktionsbezirke Stanislau nur 5%, freilich dagegen im Direktionsbezirke Innsbruck 19·16%. Sollte man da nicht glauben, daß hier andere Momente mitspielen, insbesondere wenn Sie sich durch einen Blick auf die Tabelle der Infektionskrankheiten überzeugen, daß der Direktionsbezirk Innsbruck auch hier oben an und der Direktionsbezirk Stanislau auch hier am günstigsten steht. Jedenfalls wird es zur Klarstellung dieser Verhältnisse nötig sein, die Verhältnisse der rheumatischen Erkrankungen bei den Arbeiterkrankenkassen in Innsbruck und in Stanislau heranzuziehen und ich werde mir, wenn mir die Daten vorliegen werden, Ihnen über das Ergebnis dieser interessanten Untersuchung berichten.

Endlich führt Lindheim noch aus, daß die Eisenbahnen, die elektrische Straßenbahn und die Elektrizitätswerke konstant ein höheres Kontingent an Nervenkranken stellen als alle anderen Berufsarten; er bezeichnet deshalb auch die Nervenkrankheiten als Berufserkrankungen dieser modernen Betriebe, da seine Statistik mit erschreckender Klarheit beweise, in welchem Maße die sogenannten modernen Nervenkrankheiten, wie Neurasthenie, Geistesstörungen und nervöse Herzaffektionen, bei den modernen Betrieben weitaus überwiegen. Dagegen zeigt sich, daß alle jene Nervenkrankheiten, welche nicht in beruflichen, sondern in anderweitigen äußerlichen Ursachen, wie Erkältung oder in allgemeinen Erkrankungen ihren Grund haben, bei den Angehörigen der gewöhnlichen Betriebe überwiegen, weil diese die verschiedenartigsten Berufsgruppen und die breitesten Schichten der Bevölkerung umfassen.

*) Auszugsweise wiedergegeben in Nr. 34 dieser Zeitung, Jahrgang 1907.

Digitized by Google

Erlauben Sie mir nun, meine Herren, daß ich Sie in dieser Hinsicht beruhige. Sie sind als Eisenbahner diesen Nervenerkrankungen nicht stärker unterworfen als die anderen Berufsklassen; ich glaube, daß meine ganze Erfahrung als einer der beschäftigtesten Bahnärzte mir zu dieser Äußerung ein gewisses Recht gibt; und vielleicht wird Ihnen ein Blick auf die Statistik der k. k. Staatsbahnen und deren Vergleich mit der Lindheimschen Statistik zeigen, wodurch Lindheims Irrtum veranlaßt wurde. In der Statistik, welche Lindheim zur Verfügung stand, waren die beiden Krankheiten Neurasthenie und Neuralgie miteinander vereint; die Ursache dieser Vereinigung lag gewiß nicht in ärztlichen Erwägungen. In der Statistik der k. k. Staatsbahnen ist die Rubrik der Neuralgien, der Nervenschmerzen, gesondert aufgeführt; es fehlt zwar die Krankheitsbezeichnung der Neurasthenie; wir Bahnärzte pflegen sie unter den „sonstigen Nervenerkrankungen" anzugeben und Sie sehen, daß die Rubrik „sonstige Erkrankungen" gerade bei den Nervenaffektionen mit ganz besonders großen Zahlen bedacht ist. Es fällt Ihnen aber auch auf, wie groß die Zahl der ausgewiesenen Neuralgien ist. Die Beckersche Statistik zeigt, daß unter 25.360 Nervenkrankheiten sich 21.147 Neuralgien, also etwa 83% befinden; mit viel mehr Recht könnte man die Neuralgien als Berufserkrankung der Eisenbahner betrachten, wenn man eben nicht wüßte, daß sie in den meisten Fällen auf Erkältungsreizen beruhen; demgemäß treten sie auch beim Werkstättenpersonale und beim Zugförderungspersonale am häufigsten auf.

Dabei will ich nicht in Abrede stellen, daß gewisse Schädlichkeiten, wie das stundenlange Stehen auf der Maschine oder in den Wagen gewisse Störungen im Blutkreislaufe herbeiführt, welche in mehr als einer Richtung für das Eisenbahnpersonale als charakteristisch bezeichnet werden können. Ferner ist nicht zu bezweifeln, daß die dauernde Erschütterung eine bestimmte Form der Reizung des Zentralnervensystems hervorzurufen vermag und daß die englischen Autoren nicht mit Unrecht von Railway-Spine und Railway-Brain gesprochen haben. Wenn sie auch damit jene Symptome gemeint haben, welche durch Eisenbahnunfälle hervorgerufen werden und die wir heute als „traumatische Neurose" zusammenfassen, also in diesem Sinne die Bezeichnung als „Eisenbahnnervenkrankheit" falsch ist, weil diese Symptome durch jede plötzliche Erschütterung des Nervensystems, nicht bloß bei Eisenbahnunfällen, hervorgerufen werden können, so müssen wir doch diese englischen Krankheitsbezeichnungen als richtige Benennungen für gewisse, unserem Fahrpersonale eigentümliche, zum Glück selten vorkommende Nervenreizungen anerkennen und diese Erkrankungen — vielleicht aber auch diese allein — sind als Berufskrankheiten der Eisenbahner, als spezifische Eisenbahnkrankheiten zu bezeichnen. Denn die übrigen, früher besprochenen Krankheiten, wenn sie auch zum Teile bei den Eisenbahnbediensteten etwa häufiger vorkommen, verdienen diese Bezeichnung nicht, weil sie dem Eisenbahnerberufe nicht eigentümlich sind.

Und nun erlauben Sie, meine Herren, daß ich mit einer historischen Remineszenz schließe. Als die Eisenbahnen eingeführt wurden, da erhoben sich von mehreren gelehrten Seiten Einwände, die auf die vielen Krankheiten hinwiesen, welche durch die große Geschwindigkeit und durch die Stauberzeugung hervorgerufen werden müßten; mit Rücksicht auf die Gesundheit der Bediensteten und des reisenden Publikums suchte man sich der Einführung der Eisenbahnen entgegenzustemmen. Die heutige Zeit lächelt über derartige Ideen; sie fürchtet sich nicht mehr vor etwaigen schädlichen Einflüssen, sondern sucht sie in ihrer Entstehung zu bekämpfen und durch möglichst große Fürsorge für Reisende und für das Dienstpersonal die gesundheitlichen Störungen, die der Eisenbahnbetrieb mit sich bringt, zu vermindern und auf das geringste Maß zurückzuführen.

Die niederösterreichisch-steirische Alpenbahn und ihre künftige Elektrisierung.

Vortrag gehalten im Club österreichischer Eisenbahnbeamten am 29. Oktober 1907.

Vom Landesbaurat Ingenieur E. Engelmann, Leiter der niederösterreichischen Landes-Eisenbahnbaudirektion.

Auf dem Gebiete des Lokalbahnwesens war Steiermark den anderen Kronländern vorangegangen. Das Land Niederösterreich hat diese Bewegung zuerst aufgenommen und am erfolgreichsten durchgeführt, denn heute stehen bereits im eigenen Betriebe des Landes drei Gruppen von Landesbahnen: das normalspurige Marchfeldbahnnetz, das schmalspurige Waldviertelbahnnetz und die schmalspurige niederösterreichisch-steirische Alpenbahn mit dem Seitenflügel Obergrafendorf—Ruprechtshofen.

Vornehmlich die letzterwähnte Linie ist Gegenstand der weiteren Ausführungen.

Die erste Etappe: St. Pölten—Kirchberg mit dem Seitenflügel Obergrafendorf—Mank in einer Gesamtlänge von 50 *km* wurde nach dem von Landeseisenbahndirektor Weber verfaßten Projekt in den Jahren 1897—1898 vom Lande erbaut und am 4. bezw. 27. Juli 1898 eröffnet. Die Baukosten betrugen K 3,350.000, d. i. pro *km* K 67.000. Das Land Niederösterreich hatte 70% des Kapitales garantiert.

Der erste Ausbau der Linie von Mank nach Ruprechtshofen in einer Länge von 8·5 *km* erfolgte in den Jahren 1904—1905 in Eigenregie durch das Landeseisenbahnamt. Dieser Teil des Seitenflügels wurde am 6. August 1905 eröffnet. Auch hier war die Landesgarantie 70% des Baukapitales.

Die Gesamtbaukosten betrugen K 530.000, d. i. pro *km* K 62.000.

Der zweite und wichtigste Ausbau der Hauptlinie von Kirchberg über Mariazell nach Gußwerk in einer Länge von 61 *km* wurde ebenfalls in Eigenregie in den Jahren 1904—1907 durchgeführt.

Die Eröffnung der Teilstrecke bis Laubenbachmühle erfolgte am 6. August 1905, bis Mariazell im Dezember 1906 für den Frachtenverkehr, resp. am 2. Mai 1907 für den vollen Verkehr und bis Gußwerk am 15. Juli 1907.

Eine besondere Schwierigkeit bei diesem letzten und größten Ausbau bildete die Finanzierung, weil der Beitrag des Staates verweigert wurde und das Land Niederösterreich

Digitized by Google

sich entschließen mußte, 90% Landesgarantie zu leisten. Dem Nachfolger Webers, dem Direktor Fogowitz gelang es erst nach langwierigen und mühevollen Unterhandlungen, die restlichen 10% des Bankapitales durch die Interessenten aufzubringen.

Die Bankosten betrugen für diesen Teil K 11,700.000, wozu noch K 1,400.000 für den Umbau der alten Linie kommen, also insgesamt K 13,100.000, d. i. pro *km* K 190.000.

Die Erd- und Felsarbeiten umfassen 900.000 m^3, das aufgeführte Mauerwerk 85.000 m^3.

An kleineren Objekten (bis 2 *m*) sind 136 Stück, an größeren (über 20 *m*) 19 Stück mit insgesamt 1065 *m* Länge vorhanden; darunter befinden sich 10 gewölbte und 9 eiserne.

Die größten Viadukte sind der Saugrabenviadukt (115 *m* lang und 37 *m* hoch) und der Kuhgrabenviadukt (105 *m* lang und 30 *m* hoch).

An Tunnels sind 15 Stück kleinere mit zusammen 1540 *m*, darunter der Reingrabentunnel mit 270 *m* Länge und der Josefsbergtunnel mit 380 *m* Länge erbaut.

Die Tunnels erlitten nur eine Auskleidung aus Beton. Die Kosten pro laufenden Meter betragen für diese Tunnels K 520. Der Haupttunnel ist der 2368 *m* lange Gösingtunnel, der in der Zeit vom Oktober 1904 bis April 1906 fertiggestellt wurde.

Hier wurde die elektrische Bohrung angewendet und mittels Kurbelstoßmaschinen (System Siemens-Schuckert-Werke) gearbeitet. Dabei wurde ein täglicher Vortrieb von 3·6—5 *m* erreicht.

Die Einrichtung der elektrischen Bohrung, welche K 120.000 kostete, bestand aus 2 Lokomobilen à 23 *PS*, die 2 Drehstromdynamo antrieben. Der erzeugte Strom wurde bis zur Bohrstelle geleitet und zum Betriebe von 6 Bohrmaschinen sowie der Tunnelventilation verwendet. Der Dynamitverbrauch pro laufenden Meter Vollausbub betrug 16 *kg*. Zur Verkleidung wurde nur teilweise Beton verwendet.

Die Arbeitsdauer betrug an der Südseite 307 Tage, an der Nordseite 387 Tage, der Durchschlag erfolgte ganz glatt am Barbaratag (4. Dezember) 1905.

Die Baukosten betragen pro laufenden Meter K 600. Die Richtungs- und Neigungsverhältnisse der 61 *km* langen Linie Kirchberg—Mariazell—Gußwerk erhellen am besten die großen Schwierigkeiten, die beim Bau zu überwinden waren.

Nur 44% der 61 *km* langen Strecke liegen in Geraden, dagegen 56 in Bögen (Minimalradius 100 *m*).

Nur 12% der Strecke sind in der Horizontalen gelegen, 88% in Steigungen bis 25‰; die 17·4 *km* lange Hauptrampe Laubenbachmühle—Gösingtunnel hat 23‰, die Strecke Mariazell — Gußwerk 25‰ Steigung.

Den tiefsten Punkt der Strecke bildet die Station Kirchberg a. P. mit 372 *m* Seehöhe, den höchsten die Gösingtunnelmitte mit 892 *m*; der Maximalhöhenunterschied beträgt also 520 *m*.

Längs der ganzen Strecke sind errichtet:

2 große Stationsanlagen (in Laubenbachmühle und in Mariazell),

11 Stationen,

4 Halte- und Ladestellen,

4 Personenhaltestellen.

Der Oberbau ist in der Strecke St. Pölten—Laubenbachmühle und Mariazell—Gußwerk als leichterer Oberbau mit Schienensystem XXX der k. k. Staatsbahnen ausgeführt.

Das Schienengewicht beträgt 17·89 *kg* pro laufenden Meter, die Schienenlänge 9 *m*; wegen der schweren Maschinen sind 14 Schwellen pro Stoß gelegt.

Die Bergstrecke Laubenbachmühle—Mariazell ist mit schwererem Oberbau mit 9 *m* langen Schienen von 21·8 *kg* Gewicht pro laufenden Meter und 13 Schwellen pro Stoß ausgerüstet. In den scharfen Bögen wurden an besonders exponierten Stellen Fangschienen gelegt.

Der Unterbau hat eine Planumsbreite von 3 *m*.

An Material wurde verwendet für die Fundamente und zum Teile für die Objekte Schlackenzement, für die Tragpfeiler und Gewölbe etc. Portlandzement.

An Hochbauten wurden ausgeführt: 6 Aufnahmsgebäude, 7 Wächterhäuser, 1 Personalwohnhaus in Mariazell etc.

Die Verkehrsverhältnisse betreffend ist bemerkenswert, daß bei der konzessionierten Höchstgeschwindigkeit von 30 *km* die Fahrzeit der gewöhnlichen Züge von St. Pölten nach Mariazell mit 4 Stunden 20 Minuten, die der beschleunigten mit 3 Stunden 30 Minuten festgesetzt ist.

Der Personenverkehr wurde im Winter mit täglich 3, im Sommer mit nur 6 Zugspaaren unter den größten, weiter unten näher beschriebenen Verhältnissen bewältigt und war vollkommen getrennt vom Frachtenverkehr, welch letzterem 2 Zugspaare täglich zugewiesen waren.

Der Fahrpark besteht aus:

14 Lokomotiven, darunter 8 Heißdampf- und Verbundmaschinen,

6 Dampfmotorwagen,

102 Personen- und Dienstwagen,

168 Güterwagen.

Leistungsfähigkeit der Maschinen:

Die 4/6 gekuppelte Heißdampf-Berglokomotive mit Stütztender hat 45 *t* Dienstgewicht, also 7·5 *t* Achsdruck und vermag 120 *t* auf eine Steigung von 13‰ mit 30 *km* Geschwindigkeit zu ziehen.

Die 3/4 gekuppelte Heißdampf-Tenderlokomotive mit 27·5 *km* Dienstgewicht zieht 70 *t* auf 23‰ mit 30 *km* Geschwindigkeit.

Die 3/4 gekuppelte Verbund-Tenderlokomotive mit 24·5 *t* Dienstgewicht zieht 60 *t* auf 23‰ mit 25 *km* Geschwindigkeit.

Der große 100 *PS*-Dampfmotorwagen zieht noch 20 *t* auf 23‰ mit 25 *km* Geschwindigkeit; er wird jedoch auf der Bergstrecke Laubenbachmühle—Mariazell—Gußwerk nicht verwendet.

Die Zusammensetzung der Züge mit dem jetzt vorhandenen Fahrpark ist die folgende:

1 Berglokomotive, 1 Dienstwagen und 14 zweiachsige Personenwagen. Ein solcher Zug hat eine Länge von 135 *m*, befördert 448 Personen und hat ein Gesamtzugsgewicht von 165 *t*; es entfallen daher an Zugsgewicht pro Passagier 370 *kg*

oder:

1 Berglokomotive, 1 Dienstwagen und 7 vierachsige Personenwagen. Ein solcher Zug hat eine Länge von 107 *m*, befördert 378 Personen und hat ein Gesamtzugsgewicht von 170 *t*, es entfallen daher an Zugsgewicht pro Passagier 450 *kg*.

Die Streckenausrüstung St. Pölten—Mariazell-Gußwerk besteht aus einer durchlaufenden Telephondoppelleitung mit 29 Stationen und einer Telephonleitung mit 8 Stationen.

Die Strecke besitzt weder Zentralweichenstellung, noch Glockenschlagwerke und Wegschranken, hingegen durchgehends

Digitized by Google

Einhagungen, die zum Teil beiderseits der Bahn angebracht sind.

Die längste Stationsdistanz ist 6 *km* und zwischen Pucbenstuben und Gösing gelegen.

An Wasserstationen sind für die ganze Linie 10, darunter auf der Bergstrecke allein 4 angelegt.

Der eben erwähnte Umbau der alten Linie St. Pölten—Kirchberg a. P. umfaßte die kurrente Strecke, die Erweiterung St. Pölten-Lokalbahnhof, die Linienverlegung St. Pölten und den Umbau St. Pölten—k. k. Staatsbahn.

Von Wichtigkeit sind die beiden letzteren. Die Linienverlegung der 2 *km* langen Strecke vom Staatsbahnhof erfolgte, um die Niveaukreuzung mit der Leobersdorfer Linie zu vermeiden und machte die Unterführung dieser Linie, resp. die außerordentlich schwierigen Anlagen zweier Tunnels in Mergel und Tonschiefer mit Schwimmsand Bingen in einer Gesamtlänge von 600 *m* mit einem Kostenaufwand von K 360.000 notwendig.

Der Umbau St. Pölten—Staatsbahn bezweckte die Auflassung der jetzigen Straßenstrecke und die Herstellung der direkten Einfahrt in den Staatsbahnhof Sankt Pölten, anschließend an die Leobersdorfer Geleise der k. k. Staatsbahnen; die Baukosten betragen K 300.000.

Von besonderem Interesse sind die Betriebsergebnisse des Jahres 1907.

Die auf der Strecke St. Pölten—Mariazell—Gußwerk geleisteten Zugskilometer betrugen bis einschließlich September 336.234 *km*; das Maximum wurde im August mit 55.278 *km* erreicht.

In derselben Zeit wurden 410.367 Personen befördert, im August allein als Maximum 95.656, weiters 80.853 *t* Frachtgut, im April als Maximum 11.270.

Der Betriebskoeffizient für die Linie Ober-Grafendorf—Ruprechtshofen wurde mit rund 110% ermittelt.

Für die Gesamtlinie, welche unter ganz unhaltbaren Verhältnissen, wie: Überfüllung der Waggons, übermäßige Ausnützung der Maschinen und des Fahrparkes etc. betrieben wurde, errechnet sich der Betriebskoeffizient mit nur 45%.

Vergleichsweise werden noch Betriebskoeffizienten anderer Landesbahnlinien angegeben:

Als Maximum: Stammersdorf—Auersthal: 90·4%.

Als Minimum: Gänserndorf—Gaunersdorf: 51·0%.

Aus diesen Ziffern ist die sehr viel höhere Ertragsfähigkeit der niederösterreichisch-steirischen Alpenbahn gegenüber den anderen Linien ersichtlich.

(Schluß folgt.)

CHRONIK.

Der Böhmische Braunkohlenverkehr. Die Direktion der Aussig-Teplitzer Eisenbahn versendet eine Statistik des böhmischen Braunkohlenverkehrs im Jahre 1906, der wir folgendes entnehmen: Die Produktion betrug im Berichtsjahre 20,019.403 *t*, ist also im Vergleiche zum Vorjahr, in welchem dieselbe 18,629.242 *t* betrug, um 1,390.161 *t* gestiegen. Es wurden zutage gefördert im Reviere Elbogen-Falkenau mit 6577 Arbeitern 3,295.910 *t*, im Teplitz—Brüx—Komotauer Reviere mit 26.795 Arbeitern 16,723.493 *t*, zusammen mit 33.372 Arbeitern 20,019.403 *t*. Dies ergibt gegen 1905 eine Mehrproduktion im Elbogen—Falkenauer Reviere von 230.936 *t* und im Teplitz—Brüx—Komotauer Reviere eine solche von 1,159.225 *t*. Die Durchschnittsleistung eines Arbeiters stellt sich im Elbogen—Falkenauer Reviere auf 501 *t* (+ 40 *t* gegen 1905) und im Teplitz—Brüx—Komotauer Reviere auf 624 *t* (+ 42 *t* gegen 1905). Der Geldwert dieser Produktion nach den Mittelpreisen betrug in den Revieren:

	im ganzen K	pro *t* 1906 h	gegen 1905 h
Falkenau	10,630.697	440	440
Elbogen	3,690.162	419	406
Komotau	5.309.032	364	333
Brüx	46,978.695	381	395
Teplitz	11,354.793	389	401

Die Gesamt-Kohlenaufgabe der Schächte an die nordwestböhmischen Eisenbahnen und die Gesamttransporte der letzteren sind aus folgender Tabelle zu ersehen:

	Aufgabsmengen 1906 *t*	gegen 1905 *t*	Gesamttransporte 1906 *t*	gegen 1905 *t*
Aussig-Teplitz	8.601 511	+ 572.589	8,959.151	+ 614.802
Buschtěhrader	2,416.271	+ 221.729	4,369.944	+ 217.786
Staatsbahn .	5,452.368	+ 270 004	7,827.338	+ 565.930

Die Kohlenverfrachtung in den nordwestböhmischen Revieren hat im Jahre 1906 gegenüber dem Jahre 1905 abermals einen namhaften Aufschwung erfahren. Die Mehrverfrachtung beträgt 1,064.322 *t*, wovon 17.063 *t* auf den Elbeumschlag, der Rest von 1,047.259 *t* auf den Bahnversand entfallen. Diese bedeutende Mehrverfrachtung ist hauptsächlich auf den durch die steigende Geschäftskonjunktur erhöhten Kohlenbedarf der Industrie im In- und Auslande zurückzuführen.

Neue Bestimmungen über die Arbeiterausschüsse der bayerischen Staatseisenbahnverwaltung. Das Staatsministerium hat vor kurzem neue Bestimmungen über die Einrichtung und Tätigkeit der Arbeiterausschüsse der bayerischen Staatseisenbahnverwaltung veröffentlicht, denen wir kurz folgendes entnehmen:

Die Arbeiterausschüsse haben die Aufgabe, Anträge, Wünsche und Beschwerden allgemeiner Art, die von den Ausschußmitgliedern für die von ihnen vertretenen Arbeiter vorgebracht werden, dem Vorstande der Inspektion in Zusammenkünften mündlich darzulegen und sich hiezu gutachtlich zu äußern, über sonstige das Arbeitsverhältnis betreffende Fragen auf Anfordern ihr Gutachten abzugeben und Streitigkeiten der Arbeiter untereinander zu schlichten, wenn beide Streitteile die Vermittlung des Ausschusses anrufen. Die Arbeiterausschüsse werden an den Sitzen der Inspektionen für das den Inspektionen unterstellte Taglohnpersonal gebildet, und zwar in der Regel für jede Inspektion ein Ausschuß. Die Arbeiterausschüsse müssen aus mindestens 3 und höchstens 15 Mitgliedern bestehen. Die Zahl der Mitglieder wird von der Eisenbahndirektion festgesetzt. Maßgebend ist die Zahl der im Ausschußbezirk beschäftigten Arbeiter. Hiebei ist jedoch zu berücksichtigen, daß die einzelnen Dienst- und Arbeitszweige im Ausschuß tunlichst gesonderte Vertretung finden sollen.

Die Arbeiter jedes Ausschußbezirkes sind für die Wahl in Wahlgruppen einzuteilen. Wahlberechtigt und wählbar sind alle Arbeiter, die das 21. Lebensjahr zurückgelegt haben und Mitglied der Abteilung B der Arbeiterpensionskasse sind. Sie sind nur innerhalb ihrer Wahlgruppe wahlberechtigt und wählbar. Hilfsbedienstete und im Taglohnverhältnis wiederverwendete Pensionisten sind weder wahlberechtigt noch wählbar. Die Wahl ist geheim und durch Abgabe von verdeckten Stimmzetteln zu vollziehen. Gewählt ist, wer die meisten Stimmen der Wahlgruppe erhält. Beschwerden über die Rechtsgiltigkeit der Wahl sind innerhalb einer ausschließenden Frist von einer Woche nach dem Wahltag bei der zuständigen Eisenbahndirektion einzulegen, die die endgiltige Entscheidung trifft. Die Gewählten haben sich über die Annahme der Wahl alsbald nach Bekanntgabe des Wahlergebnisses zu erklären. Eine Verpflichtung zur Annahme der Wahl besteht nicht. Die Wahl der Ausschußmitglieder und Ersatzmänner erfolgt auf drei Jahre. Die Ausschüsse sind in der

Digitized by Google

Regel jährlich zweimal (einmal im Frühjahre und einmal mit Herbst) einzuberufen. Außerdem hat ihre Einberufung zu erfolgen, wenn die Eisenbahndirektion oder der Ausschußvorsitzende es für erforderlich erachtet oder $^2/_3$ der Ausschußmitglieder darauf antragen. Die Eisenbahndirektion ist befugt, Arbeiterausschüsse, welche sich nach ihrem Ermessen als ungeeignet zur Erfüllung der ihnen gestellten Aufgaben erwiesen haben, aufzulösen und eine Neuwahl anzuordnen. Die Ausschußmitglieder genießen zum Zwecke der Ausschußsitzungen freie Eisenbahnfahrt und Reiseentschädigung.

Der neue Bundesbahnhof in Basel. Nach mehrjähriger Bauzeit ist am 24. Juni der neue schweizerische Bundesbahnhof in Basel eröffnet worden, als das Haupteingangstor zur Schweiz von Nordwesten, Norden und Nordosten her. Hier vereinigen sich die beiden Rheinlinien, welche wohl die bedeutendsten Verkehrsadern Mitteleuropas darstellen. Durch Basel führt auch die direkte Linie England-Paris-Wien-Budapest, eine der bedeutendsten Verkehrsleitungen zwischen Nordwest- und Südost-Europa. Der gesamte Güterverkehr der Baseler Bahnhöfe betrug im Jahre 1906 rund 4,500.000 *t*, der Personenverkehr übersteigt wahrscheinlich weit die Zahl von 3,000.000.

Entsprechend dieser hohen Bedeutung Basels im mitteleuropäischen Verkehr, insonderheit auch als Ausgangspunkt der Gotthardlinie mit ihrem riesigen Güter- und Personenverkehr und als wichtigster Verteilungspunkt des Verkehrs nach der Schweiz wurde der neue Baseler Personenbahnhof der Schweizerischen Bundesbahnen mit allen Errungenschaften der modernen Technik und der praktischen Erfahrung ausgerüstet. Er wurde von der Kreisdirektion II der Schweizerischen Bundesbahnen entworfen und unter Beiziehung der Architekten Emil Fäsch und Emanuel La Roche in drei Jahren erbaut. Das Aufnahmegebäude steht annähernd auf der gleichen Stelle, von der das alte weichen mußte, nur nimmt es einen bedeutend größeren Flächeninhalt ein und überragt auch an Höhe bedeutend den früheren Bau. Das Vestibül hat einen Flächeninhalt von 1680 *m*, der Mittelbau-, Ost- und Westflügel zusammen 5570 *m*, die Gesamtlänge des Gebäudes beträgt 217 *m*.

Durch das linksseitige Eingangstor des Vestibüls gelangt man direkt zu den Billett- und Gepäckschaltern, welche dem schweizerischen Verkehr dienen. Von den 11 Billettschaltern ist einer als Reserve bestimmt, an je fünf der übrigen werden zwei Hauptserien gleichartiger Billetts ausgegeben, so daß selbst bei großem Andrang eine rasche Abfertigung erzielt werden kann. Eine besondere Abteilung, rechts anschließend, dient zur Ausgabe der Rundreisehefte und Generalabonnements. Diesen Schaltern gegenüber, nach der Perronseite gelegen, befinden sich die Gepäckschalter und die Einrichtungen für die Annahme des Reisegepäcks. Auch die Aufbewahrungsräume für das Handgepäck sind leicht sichtbar und gut zu erreichen, wobei namentlich durch eine geschickte Anordnung ermöglicht wird, das Handgepäck auch vom Perron aus an gleicher Stelle zu behandeln. Der rechtsseitige Ausgang nach den Perrons und der linksseitig in das Vestibül ausmündende Tunnel von den Perrons nach der Stadt werden eine rasche und ungehinderte Zirkulation ermöglichen, wie denn überhaupt in der großen, weiten, reichlich vom Tageslicht durchfluteten Halle eine wohltuende Übersichtlichkeit herrscht.

Im Mittelbau befinden sich eine Anzahl reservierter Wasch- und Klosetteinrichtungen, die — meist in weißem Marmor ausgeführt — einen vornehmen Eindruck machen. Auch die kompletten Badeeinrichtungen können, wenn auch luxuriös ausgestattet, dennoch nicht als Luxus betrachtet werden. Ein feiner Coiffeursalon tritt ergänzend dazu.

Einigungsausschüsse bei den englischen Eisenbahnen. Zwischen zehn Eisenbahnverwaltungen und den drei Gewerkverbänden: Amalgamated Society of Railway Servants, Lokomotivführer und Heizer und General Railway Workers ist kürzlich ein Abkommen zur Schlichtung von Streitigkeiten aus dem Arbeitsverhältnisse getroffen worden, das in mancher Beziehung wesentlich von den Bestimmungen für die bei einzelnen kontinentalen Eisenbahnverwaltungen bestehenden Einigungsämter abweicht, obwohl ihre Aufgabe so ziemlich die gleiche ist. Der Inhalt der Vereinbarung ist folgender: 1. Es werden bei jeder Gesellschaft Ausschüsse zur Prüfung der Fragen gebildet, die ihnen über die Löhne oder die Arbeitsdauer für eine bestimmte Gruppe der von dem Abkommen berührten Angestellten vorgelegt werden, wenn auf dem gewöhnlichen Wege keine Einigung erzielt werden kann. 2. Die einzelnen Gruppen von Bediensteten werden für die Wahlen in Unterabteilungen nach ihrer Beschäftigung und ihrem Wohnsitz gegliedert. 3. Die einzelnen Abteilungen wählen aus ihrer Mitte einen oder mehrere Vertreter für jeden Wahlbezirk. Diese Vertreter bilden einen Ausschuß, der mit den Vertretern der Gesellschaft über Löhne und Arbeitsstunden der Bediensteten ihrer Berufsgruppe verhandelt. 4. Die Wahlen finden zum ersten Male nach einem in dem Abkommen festgelegten, später nach einem von den Ausschüssen selbst zu bestimmenden Verfahren statt. 5. Wenn ein Ausschuß keine Einigung erzielt, wird auf Antrag einer der Parteien das allgemeine Einigungsamt angerufen, dem Vertreter der Gesellschaft und einer oder mehrere von dem Ausschuß bezeichnete Vertreter angehören. 6. Wenn die Einigungsämter nicht zu einer Übereinstimmung gelangen oder die Gesellschaftsverwaltung oder die Bediensteten den Beschlüssen der Einigungsämter nicht Folge geben, wird ein Schiedsverfahren eingeschlagen. Entweder bezeichnen beide Parteien im Einigungsamt einen Schiedsrichter oder falls sie sich darüber nicht einigen können, ernennen ihn der Sprecher des Unterhauses und der Master of the Rolls (der erste der Appellrichter) oder wenn einer dieser Persönlichkeiten daran verhindert ist, die andere allein. Die Entscheidung des Schiedsrichters bindet die Parteien. Die Vereinbarung kann durch zwölfmonatliche Kündigung von der einen oder anderen Partei aufgehoben werden. Vorerst ist sie auf 6 Jahre unkündbar. Wenn über die Auslegung des Abkommens Streitigkeiten entstehen, entscheidet das Handelsamt oder auf Verlangen der einen Partei der Master of the Rolls. Jede Partei wählt im Einigungsamt ihren Vorsitzenden. Die Ämter treten auf Verlangen einer Partei nach vierzehntägiger Ansage zusammen; sie halten im August und September keine Versammlungen. Die Einberufung erfolgt durch den Schriftführer, den beide Parteien bezeichnen; falls sie sich nicht über dessen Person einigen können, tut ein Angestellter den Dienst. Mit der Einberufung erhalten die Mitglieder Kenntnis von den Gegenständen der Verhandlung; über Gegenstände, die nicht zur Beratung stehen, darf nur mit Zustimmung beider Parteien verhandelt werden. Jede Partei stimmt für sich ab, alle Beschlüsse müssen durch gemeinsames Einverständnis zustande kommen. Bevor es zur Verhandlung über einen Antrag auf Änderung der Lohnsätze und Arbeitsstunden für eine Gruppe von Angestellten kommt, muß feststehen, daß die Änderung auf dem gewöhnlichen Wege bei den zuständigen Beamten angeregt worden ist. Nachdem dieses geschehen ist, erfolgt sobald wie möglich, spätestens binnen zwei Monaten, die Antwort der Gesellschaft, ob sie zustimmt oder das Einigungsamt anrufen will. Wenn ihre Entscheidung nicht angenommen wird oder zur gegebenen Zeit keine Antwort erfolgt, können die Angestellten das Einigungsamt anrufen, das sofort zur Prüfung der Angelegenheit zusammentritt. Die Monate August und September zählen nicht mit. Bedingt der Beschluß des Einigungsamtes eine Mehrausgabe, so entscheidet der Verwaltungsrat der Gesellschaft in seiner nächsten

Digitized by Google

Sitzung, ob er den Beschluß annimmt; wenn die Sitzung binnen einer Woche stattfindet, wird der Fall in der übernächsten Sitzung behandelt, und wenn dies nicht geschieht, einem Schiedsspruch unterlegt. Ein vom Einigungsamt angenommener Vorschlag, der eine Kürzung der Löhne bedingt, wird den Angestellten unterbreitet und wenn sie ihn binnen Monatsfrist abgelehnt haben, dem Schiedsamt übergeben. Wenn dieses entschieden hat, darf der Fall ein Jahr lang nicht mehr eröffnet werden. Wenn ein Ausschuß keine Einigung erzielt, wird auf Verlangen einer Partei die Streitfrage dem allgemeinen Einigungsamt vorgelegt, und wenn dieses sich nicht einigt, dem Schiedsamt. Das Verfahren vor dem Schiedsrichter, einschließlich des Zeitraumes, während dessen sein Spruch bindet, bestimmt der Schiedsrichter selbst. Wenn keine anderweitigen Abmachungen bestehen, tragen beide Parteien zu gleichen Teilen die Kosten des Schieds- und Einigungswesens. Es ist ausgemacht, daß zur Vereinheitlichung und Verbilligung des Verfahrens keine Advokaten zugezogen werden.

Kombinierter Wohn-, Speise- und Schlafwagen der Kanadischen Nordbahn. Die Wagen, bisher vier an Zahl und mit Namen zur Unterscheidung belegt (Balmoral, Buckingham, Windsor und Warwick) haben, wie wir der „Ry. Gaz." entnehmen, 21·8 *m* Länge und fast 3·3 *m* Breite mit einer inneren lichten Höhe von 2·05 *m* ohne die Ventilationsüberhöhung. Der Wagen ist eingeteilt in einem Raum von 2·95 *m* Länge, der als Wohnsalon mit sechs gepolsterten Sesseln und einem Sofa ausgestattet ist, das eventuell in ein oberes und ein unteres Bett verwandelt werden kann; dann folgt ein Toiletten- und Rauchzimmer von fast 3 *m* Länge für Herren und dann der Hauptraum, der tagsüber durch bequeme Korksessel und Tische einen eleganten und praktischen Wohn- und Speisesaal vorstellt. Hinter diesem befinden sich zwei Damentoilettezimmer, und zum Schlusse der Küchen- und Wirtschaftsraum, letzterer fast 4 *m* lang.

Das Bemerkenswerteste ist nun die Möglichkeit einer schnellen und leichten Umwandlung des Speisesaales in ein Schlafwagenabteil. Die Sitze für den Tagaufenthalt bestehen aus 20 gepolsterten Rohrsesseln, die leicht zur Seite gestellt und bei vollständiger Besetzung des Wagens eventuell unter die untere Bettstelle verpackt werden. Unterhalb des Fußbodens liegt zwischen den Rahmen ein an beiden Seiten entlang laufender Kasten, der gut ventiliert ist. In diesem befinden sich übereinander je zwei Bettgestelle, die mittels eines Hebelmechanismus hochgehoben werden. Die aufgeklappten Fußbodenplatten dienen als Trennungswände der einzelnen Abteile, während nach dem Mittelgange hin kräftige Vorhänge an Messingstangen vorgezogen werden, die an den Paneelkanten des Ventilationsaufsatzes liegen. Es können 10 solcher Abteile für je zwei Personen hergestellt werden, mithin ebensoviel Betten- wie Polstersitze bei Tage geschaffen werden. Das Aufstellen der Betten geschieht durch Aufwinden von leichten Drahtseilzügen mittels Kurbelbewegung. Die Länge eines Bettes beträgt 1·9 *m*. Die Anbringung der Versenkungseinrichtung für die Bettstellen bedingt eine besonders schwere und kräftige Konstruktion des Untergestells des Wagens. Zu diesem Zwecke sind an der äußeren Seite auf die Stahlträger Holzbalken aufgebolzt von etwa 20 *cm* Höhe, die innenseitig mit 13 *mm* Stahlplatten armiert sind und auf diesen noch Futterbohlen von 20 zu 6 *cm* tragen. An der Innenseite liegen zwei solcher Holzbalken, die gleichfalls mit Stahlplatten verstärkt sind. Diese Holzbalken tragen oben den Wagenfußboden, unten sind an sie außenseitig die Hauptträger, bestehend aus 2 I-Eisen von 22·5 *cm* Höhe innenseitig 1 I-Eisen von gleicher Größe befestigt, die zugleich als seitliche Begrenzung der Versenkungskästen dienen. Unterhalb dieser Trägereisen liegen wiederum Holzbalken, an welche der Boden der Kästen befestigt wurde und zwischen denen die Rollen bezw. Gelenke für den Verwandlungsmechanismus liegen. Die Passagierräume sind sämtlich mit Mahagoniholz bekleidet, die Ausstattung ist vornehm und gediegen. Zur Beleuchtung dienen Azetylenlampen, zur Heizung Dampfleitungen. Erbaut wurden die Wagen von B a r n e y und S m i t h Wagenbau Co. in Dayton, Ohio.

LITERATUR.

Unser Eisenbahnwesen. Seine Organisation und Einrichtungen von Ph. M ü l l e r, Regierungsbaumeister a. D. 212 Seiten mit 22 Abbildungen und Formularen. Preis K 1.50. Verlag von Ernst Heinrich M o r i t z, Stuttgart. (Illustrierte Bibliothek der Rechts- und Staatskunde, Bd. 21.)

Bei dem ungeahnt raschen Aufschwunge, den der moderne Verkehr in den letzten Jahrzehnten genommen hat und bei der Mannigfaltigkeit der Einrichtungen, die er gezeitigt hat, ist es gar nicht leicht, sich in dem Labyrinth all dieser Einrichtungen, Bestimmungen und Formalitäten zurecht zu finden. Und doch wie außerordentlich notwendig und vorteilhaft ist für jedermann eine Kenntnis der einzelnen Verkehrseinrichtungen, um sie rationell benützen zu können. Einen guten Überblick gibt das vorliegende Bändchen, das klar, leicht faßlich für jeden Laien geschrieben ist. Es enthält: 1. Geschichtliche Übersicht über die Entwicklung des Eisenbahnwesens. 2. Die wirtschaftliche Bedeutung der Eisenbahnen. 3. Das Reich und die Eisenbahnen. 4. Die Organisation der preußischen Staatseisenbahnverwaltung. 5. Der Eisenbahnbau. 6. Die Abwicklung des Personen- und Güterverkehres. 7. Das Verhältnis der Eisenbahnverwaltungen zu anderen Verwaltungen. 8. Das Verhältnis der Eisenbahnverwaltungen zu einander. 9. Das Rechnungswesen. 10. Beamten- und Einkommensverhältnisse. 11. Die Weiterentwicklung der Eisenbahnen. Es sind natürlich überall die reichsdeutschen Verhältnisse zugrunde gelegt. Dennoch wird das Büchlein auch österreichischen Lesern von größtem Nutzen sein.

Allgemeine Eisenbahnkunde für Studium und Praxis. Zweiter Teil: A u s r ü s t u n g und B e t r i e b d e r E i s e n b a h n e n von L. T r o s k e, Professor an der Technischen Hochschule Hannover. Mit 5 Tafeln und 366 Textabbildungen. Verlag von Otto S p a m e r in Leipzig. 1907. (Preis geheftet Mk. 8·50).

Auch bei Abfassung des vorliegenden zweiten Teiles der allgemeinen Eisenbahnkunde behielt Prof. T r o s k e strenge das Ziel im Auge, mit seinem Werke ein Einführungs- und Orientierungsbuch über das gesamte Eisenbahnwesen zu schaffen. Im allgemeinen frei von theoretischem und konstruktivem Detail, bietet der vorliegende Band eine knappe und doch erschöpfende Darstellung der Ausrüstung und des Betriebes der Eisenbahnen. Mit besonderer Liebe hat sich der Verfasser des Kapitels „Lokomotiven" angenommen. Der Besprechung der Grundlagen für Bau und Leistung folgt ein für Fachleute und Laien gleich interessantes geschichtliches Entwicklungsbild der Lokomotive. Die neuzeitliche Entwicklung der Lokomotive schließt mit einer trefflichen Besprechung der Heißdampflokomotive.

Der folgende Abschnitt ist den Eisenbahnwagen gewidmet. Gangart, innere Einrichtung, die Bremse sind in Wort und Bild veranschaulicht.

In den folgenden vier Abschnitten ist der Eisenbahnbetrieb in seinen wichtigsten Grundlagen behandelt. Das Signalwesen, die Weichen- und Signalsicherung, das Blockverfahren, der Zugdienst und im Zusammenhang mit ihm die größten Fahrgeschwindigkeiten finden eingehende Darstellung. Mit der Besprechung der Schneepflüge und der Eisenbahnfährbote schließt der vorliegende Band, dessen Anlage und Inhalt eine neue Empfehlung für das T r o s k e'sche Werk bildet.

Ing. J. F.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten.

Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hilscher.

Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

Wir erlauben uns die Aufmerksamkeit darauf zu lenken, daß der 300 Personen fassende Vortragssaal des Club österreichischer Eisenbahnbeamten, Wien, I. Eschenbachgasse 11, noch für einige Tage der Woche während der Saison 1907/1908 zur Verfügung steht und werden diesbezügliche Auskünfte täglich zwischen 4—6 Uhr (Telephon 355) vom gefertigten Sekretariat erteilt.

Das Sekretariat
des
Club österreichischer Eisenbahnbeamten
Wien, I. Eschenbachgasse 11.

Ein gutes Klavier oder Pianino bildet die Freude jedes Kenners. Wir verweisen ganz besonders auf die Anzeige der Firma R. Waldhäusl, Wien, I. Schottengasse 2, welche sich durch die höchste Leistungsfähigkeit auszeichnet. Reinheit des Tones und gediegene Eleganz sind die hauptsächlichsten Merkmale der Instrumente. Der altrenommierte Ruf, sowie die der Firma zur Verfügung stehenden bedeutenden Mittel, gewährleisten billigsten Einkauf, der den Kunden, welche auch hinsichtlich der Zahlungsbedingungen weitgehendstes Entgegenkommen genießen, zugute kommt.

Pränumerations-Einladung
auf die
„Österreichische Eisenbahn-Zeitung"
Organ des „Club österreichischer Eisenbahn-Beamten".

Erscheint vom April bis Oktober am 1. und 15. jedes Monats, von November bis März jeden Montag.

Mit 1. Jänner 1908 beginnt das 1. Quartal des XXXI. Jahrganges dieser im In- und Auslande verbreiteten, vom „Club österreichischer Eisenbahn-Beamten" herausgegebenen Zeitschrift.

Die „Österreichische Eisenbahn-Zeitung" bringt in jeder Nummer einen Leitartikel über irgend einen zeitgemäßen Gegenstand technischen, juristischen, kommerziellen oder administrativen Inhaltes aus dem Gesamtgebiete des Eisenbahnwesens, immer von berufenen Fachmännern. Besondere Rücksicht wird auf alle Erfindungen, Neuerungen und Fortschritte in allen fachlichen Zweigen genommen und der Lauf der Eisenbahnpolitik in sachlicher, objektiver Weise dargestellt. Stehende Rubriken sind: die technische Rundschau, worin die neuesten eisenbahntechnischen Nachrichten aus allen Kulturländern gebracht werden, volkswirtschaftliche Rundschau, worin auf alle wichtigen Vorgänge und Bedürfnisse der heimischen Volkswirtschaft mit besonderem Hinweise auf die sich ergebenden tarifarischen und verkehrstechnischen Fragen aufmerksam gemacht wird, elektrische Bahnen, worin Neuerungen und Neuanlagen besprochen werden, dann die Chronik für Personalien und Miszellen, eine kompendiöse Besprechung aller fachliterarischen Erscheinungen und ein Abdruck der im „Club österreichischer Eisenbahn-Beamten" abgehaltenen fachlichen Original-Vorträge.

Die Mitglieder des „Club österreichischer Eisenbahn-Beamten" erhalten die Zeitung unentgeltlich.

Solange der Vorrat reicht, werden komplette Jahrgänge früheren Datums gebunden oder lose, zu bedeutend ermäßigten Preisen abgegeben.

Die „Österr. Eisenbahn-Zeitung" erscheint seit Beginn des XVII. Jahrganges in wesentlich vergrößertem Umfange und kostet inklusive Zusendung per Post:

Für Österreich-Ungarn:		Für das Deutsche Reich:		Für das übrige Ausland	
ganzjährig Kronen	10.—	ganzjährig . . Mark	12	ganzjährig . Franc	20
halbjährig „	5.—	halbjährig . . „	6	halbjährig . „	10

Die Administration. Wien, I. Eschenbachgasse 11, Mezzanin

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Winter 1907/8. **Winter 1907/8.**

Reiseverbindungen
zwischen
Wien, den Alpenländern, Italien und Ungarn.
Giltig vom 1. Dezember 1907

[illegible]

K. k. österreichische Staatsbahnen.
(K. k. Nordbahndirektion.)

Schnellzugsverbindungen
von Wien nach Berlin und retour via Oderberg.

Schnellzüge Wien—Berlin.

Ab Wien (Nordbahnhof)	*†7 50 früh	3.05 nachm.	*10 05 nachts
An Oderberg	12 09 nachm.	8 51 abends	3 09 früh
„ Breslau	3 10 „	11 46 nachts	5 55 „
„ Berlin (Schl.-Bhf.)	8 36 abends	5 08 früh	11 01 vorm.
Fahrtdauer Wien—Berlin	12 St. 46 Min.	14 St. 03 Min.	12 St. 59 Min.

Schnellzüge Berlin—Wien.

Ab Berlin (Schl.-Bhf.)	*†8 42 früh	4 57 nachm.	*11.50 nachts
„ Breslau	2 15 nachm.	10 05 nachts	6 10 früh
„ Oderberg	5.13 „	1 18 „	10.17 vorm.
An Wien (Nordbahnhof)	9 40 nachts	6.15 früh	3.35 nachm.
Fahrtdauer Berlin—Wien	12 St. 58 Min.	13 St. 18 Min.	15 St. 45 Min.

Weitere Verbindungen nach und von Hamburg, Kiel, Hannover, Bremen, Amsterdam, Rotterdam und London.

* Verkehr direkter, sehr bequemer Wagen I. und II. Klasse von Wien nach Berlin und retour.

† Restaurationswagen von Wien bis Oderberg bezw. Berlin und retour.

Bei den Nachtschnellzügen verkehrt ein direkter Schlafwagen I. und II. Klasse.

Die kürzesten Schnellzugsverbindungen
von Wien (Nordbahnhof) nach Krakau und Lemberg

mit direkt verkehrenden, sehr bequemen, durch gedeckte Übergänge verbundenen Wagen I. und II. Klasse sind wie folgt hergestellt:

Ab Wien (Nordbahnhof)	†7 50 früh	*8 00 abends
An Krakau	2.45 nachm.	2 55 nachts
„ Lemberg	8 40 abends	8 55 früh
Fahrtdauer von Wien nach Lemberg	12 St. 50 Min.	12 St. 55 Min.
Ab Lemberg	†8.25 früh	*7 05 nachts
„ Krakau	2 31 nachm.	1 06 „
An Wien (Nordbahnhof)	9 40 nachts	8 05 früh
Fahrtdauer von Lemberg nach Wien	13 St. 15 Min.	13 St. — Min.

Weitere Verbindungen via Lemberg nach und von Czernowitz, dann nach und von Podwoloczyska.

† Restaurationswagen verkehren von Wien nach Lemberg und retour.

* Verkehr direkter Schlafwagen I. und II. Klasse von Wien nach Lemberg und retour.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Winter 1907/8. **Schnellzugs-Verbindungen.** Winter 1907/8.

Giltig vom 1. Dezember 1907.

WIEN—ITALIEN

über Cervignano | über Cormons | über Ala | über Pontebba

[illegible]

DEUTSCHLAND—ITALIEN (über Ala)

BUDAPEST—ITALIEN (über Cormons, über Ala)

[illegible]

Wilhelm Beck & Söhne

k. u. k. Hoflieferanten

Wien, VIII. Langegasse 1, Zentrale.

FILIALEN: Lemberg, Innsbruck, Serajevo.

Uniformen, Uniformsorten

Kürschnerwaren und Kappen

für Eisenbahnen. 651

K. k. priv. Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt

Errichtet im Jahre 1825. — Wien, I. Wollzeile 39.

Die Anstalt versichert: a) Gebäude samt deren Zubehör,
b) Mobilien aller Art 813
c) Bodenerzeugnisse gegen Hagelschlag.

Reservefond d. Anst.: K 8,321.089.54 Ges.-Versicherungssumme K 2.368,999.524

Anzahl der Mitglieder: 158.128.

Österreichische

Siemens-Schuckert-Werke

Wien, XX/2. Engerthstraße 150.

Elektrische Beleuchtung 696

Elektrische Kraftübertragung

Elektrische Bahnen

Dynamomaschinen	Elektromotoren
Schaltapparate	Zähler
Installationsmaterial.	Bogenlampen.

Installationsbureau: VI/1 Mariahilferstraße Nr. 7.

Med.-Dr. A. Schaechter

Zahnarzt

II. Kaiser Josefstraße 25.

Schmerzlose Behandlung.

Für Bahnbeamte 30% Ermäßigung gegen Vorweisung einer Legitimation.

Witkowitzer Bergbau- und Eisenhütten-Gewerkschaft

Witkowitz (Mähren).

Post- und Telegrammadresse: *Witkowitz, Eisenwerk.* Eisenbahnstation: Schönbrunn und Mähr.-Ostrau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Erzeugnisse: Roheisen, Eisengußware, vornehmlich Röhrenguß nachstehender Methode für Wasser-, Dampf- und Gasleitungen, Maschinen- und auch Bauguß, Stahlguß, Walzmaterial, und zwar: Stab- und Fassoneisen, Bau- und Waggonträger, Reservoir- und Kesselbleche, Stabstahl, Stahlbleche, Eisenbahn- und Grubenmaschinen aus Martinstahl, Tyres aus Martin- und Spezialstahl, Eisenbahnwaggonräder, Waggonachsen, komplette Räderpaare, Wechsel und Kreuzungen, Drehscheiben, Wasserstations-Einrichtungen, Dampfkessel, Reservoirs, Gasometer, Brücken- und sonstige Baukonstruktionen, Gittermaste, Schmiedestücke und diverse Zeugschmiedware, Maschinenbau, speziell Bergwerksmaschinen für Förderung und Wasserhaltung, Pumpensätze und Ausführung diverser maschineller Einrichtungen, mittels Wassergas geschweißte, elektrisch geschweißte und maschinell gepreßte Blechwaren, stumpf- und patentgeschweißte, wie auch nahtlose Röhren, Rohrmaste, feuerfeste Ziegel und basische Steine.

Anfragen sind zu richten an die Zentral-Direktion in Witkowitz, Eisenwerk oder an die Kommerzielle Direktion, Wien, I. Operngasse 6 oder an das Verkaufsbureau, Prag, Stadtpark 19 616

Stefan v. Götz & Söhne

Wien und Budapest

Wien	Budapest
XX. Bez., Gleßmanngasse 2.	b. Ganz & Co., Steinbrucherstr.

Eisenbahn-Sicherungsanlagen

Zentralweichenstellungen

Bahnschranken, Industriegeleisesicherungen, Geleisesperrbäume

Wechselsperren, Sperrschuhe

Werkzeuge und Gebrauchsartikel

für den

Bahnbau, Bahnerhaltungs-

und

Betriebsdienst

Berg- und Hüttenwesen

Bremsschuhe, Waggonschieber etc. Patent Büßing

Bremsschlitten Patent Schön.

Telegramm-Adresse: Bahngötz Wien Telephon.

„A B C"-Code fünfte Ausgabe in Verwendung.

Telephon 21682 und 21683 interurban. 687

Siemens & Halske

Aktiengesellschaft Wien.

Werk: III. Hainburgerstraße Nr. 29.

Direktion: III. Apostelgasse Nr. 12.

Eisenbahn-Sicherungsanlagen. Schwachstromanlagen.

Telegraphen- und Telephonanlagen, Anlagen für drahtlose Telegraphie, Marine- und Gruben-Signalapparate, Minenzünder, Feuermelde-, Wächterkontroll- und Alarmanlagen, Wassermesser, Wasserstands-Fernmelder, Schalttafel-Meßinstrumente, Wissenschaftliche-, Laboratoriums- und Eicheinrichtungen, Elektromedizinische Apparate, Röntgen-Einrichtungen, Trockenelemente, nasse Elemente, Elemente für Momentbeleuchtung, S. & H.-Beutelelemente, Kabel- und Leitungsdrähte für Telephon- und Telegraphenzwecke. 691

HAUSDRUCKEREI. Jeder sein eigener Drucker! Mit nachst. angef. Sortimenten kann jeder sofort drucken. Visit- oder Adreßkarten, Avisos, Zirkulare, amtl. Vorladungen, Einladungen zu Versamml. etc. Eine einmalige Zusammenstellung ermöglicht Tausende Abdrücke.



Preis mit allem Zubehör:

65 Typen	K 1.—	140 Typen	K 2.40	364 Typen	K 6.—
90 „	„ 1.40	211 „	„ 4.—	462 „	„ 7.20
120 „	„ 2.—	255 „	„ 4.80	950 „	„ 10.—

809 Typen K 12.—.

Die eleg. Metallkasten enthalten ein Dauerstempelkissen, einen Metalltypenhalter und eine Pinzette.

J. LEWINSON, Stempelfabrikation, Wien, I. Adlerg. 12 b. Teleph. 22179. Vertreter gesucht. Preisliste gratis.

Darlehen!

Allgemeine Cautionsbank Aktiengesellschaft

General-Repräsentanz für Österreich:

WIEN, IV. Technikerstraße Nr. 5.

Die Allgemeine Cautionsbank gewährt an **Eisenbahnbeamte** Darlehen gegen Gehaltsvormerkung zu außerordentlich günstigen Bedingungen, u. zw.: 1. Die Bank fordert an Darlehenszinsen pro anno 5½%; selbstredend immer von der verbleibenden Restschuld. 2. Der Darlehenswerber hat sich hinsichtlich seines Gesundheitszustandes einer ärztlichen Untersuchung zu unterziehen. Die übliche teure Lebensversicherung wird jedoch nicht verlangt. Für den Fall des Ablebens des Darlehenswerbers erlischt die restierende Schuld, so daß den Erben keinerlei Verpflichtung auferlegt bleibt. Für diesen seitens der Bank gebotenen Vorteil ist alljährlich ein mäßiges Schadendeckungsentgelt, dessen Höhe sich nach dem Alter des Darlehenswerbers richtet, immer nur von der verbleibenden Restschuld zu bezahlen. 3. Die übliche Stellung der Bürgen kann gegen eine einmal zu entrichtende mäßige Zahlung unterbleiben. (3 Perzent der Darlehenssumme.) 4. Bei der Erteilung des Darlehens werden als einmalige Kosten die Barauslagen und 1 Perzent Bankprovision in Abrechnung gebracht.

Zu weiteren Informationen ist die Bank jederzeit bereit und stehen Antragsformulare zur Verfügung. 674

Für den Inseratenteil verantwortlich Annoncen-Expedition M. Pozsonyi, Wien, IX. Hörlgasse 5.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten. — Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hilscher. — Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

Redaktion und Administration:
WIEN, I. Eschenbachgasse 11.
Telephon Nr. 305.
Postsparkassen-Konto der Administration: Nr. 806.245.
Postsparkassen-Konto des Club: Nr. 860.698.
Beiträge werden nach dem vom Redaktions-Komitee festgesetzten Tarife honoriert.
Manuskripte werden nicht zurückgestellt.

ORGAN
des
Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

Erscheint von April bis Oktober am 1. und 15. jedes Monates
von November bis März jeden Montag.

Abonnement inkl. Postversendung
in Österreich-Ungarn:
Ganzjährig K 10. Halbjährig K 5.
Für das Deutsche Reich:
Ganzjährig Mk. 12. Halbjährig Mk. 6.
Im übrigen Auslande:
Ganzjährig Fr. 20. Halbjährig Fr. 10
Bezugsstelle für den Buchhandel:
Spielhagen & Schurich in Wien.
Einzelne Nummern 30 Heller.
Offene Reklamationen portofrei

№ 3. Wien, den 20. Jänner 1908. XXXI. Jahrgang.

Klingers Reflexions-Wasserstands-Anzeiger

Über

150.000 Stück

in allen Industriestaaten der Welt im Betriebe.





Vorteile:
Wasserstand schwarz,
Dampfraum silberglänzend,
Rasches Erkennen des Wasserstandes,
Größte Betriebssicherheit,
Schutzgläser absolut überflüssig,
Täuschungen über den Stand des Wassers im Kessel ausgeschlossen.
Vollster Schutz gegen Explosionen wegen Wassermangel!

Kein Kessel sollte ohne diese Apparate in Verwendung stehen.

Gumpoldskirchner Maschinen- und Metallwaren-Fabrik

Rich. Klinger

GUMPOLDSKIRCHEN bei Wien. 617

Leopolder & Sohn

Wien, III|1 Erdbergstraße 52.
Leipzig-Schleussig, Seumestraße 86.

Fabrik für Telegraphen-Apparate, Telephone und Telephon - Zentral - Umschalter, elektrische Stations-Deckungssignale und Bahnwächter-Läutewerke für Eisenbahnen, Telegraphen - Batterien und Leitungsmateriale, Wassermesser eigenen Patentes für städtische Wasserwerke, Bierbrauereien und Maschinenfabriken. 606
Alle Telephon- und Telegraphen-Einrichtungen werden prompt ausgeführt und Voranschläge **kostenfrei** ausgearbeitet.

Kramerlicht

sparsamstes hängendes Gasglühlicht!
Beste Beleuchtung für Bahnhöfe
Perrons, Wartesäle, Bureaux etc.
Franz Krükl, Wien, VI. Köstlergasse 5.
Telephon 9040 u. 1180.



PRÄZISIONS-UHREN
sowie alle anderen erdenklichen Sorten. Echte Glashütte, Omega, Badollett, Schaffhausen usw.
Jede Uhr ist mit Fabrikszertifikat und 5jähriger Garantie versehen.
Hunderte Anerkennungsschreiben.
EUGEN DOLLINGER, Uhrmacher,
Wien, IV. Favoritenstraße Nr. 20 A.
Bei Barzahlungen 10 Prozent. Andernfalls Zahlungserleichterung.
Illustrierte Preisliste gratis und franko.

Anton Rothmaier

Sägewerk und Holzwarenfabrik
Molln, Ober-Österreich
empfiehlt seine Erzeugnisse, u. zw.:
Krampen-, Schaufel-, Hammer- und Hackenstiele, Werkzeughefte aller Art, sowie alle ins Fach einschlagende Holzwaren und Schnittmaterialien aus weichem Holz.
Niederlage: WIEN, IX/4 Währingergürtel Stadtbahnviadukt Nr. 139.
Lieferant der k. k. Staatsbahnen.

Schrauben- u. Schmiedewaren-Fabriks-Aktiengesellschaft
Brevillier & Co. und A. Urban & Söhne
Wien, VI. Magdalenenstraße 18.
Fabriken: Neunkirchen an der Südbahn, Floridsdorf und Gradenberg. Nieten, Schrauben, Muttern, Drahtstiften und Schmiedewaren.

Pianos

Hoher Extra-Vorzugs-Rabatt für Beamte.
Pianinos und Klaviere von hervorragender Klangfülle und Tonschönheit, gediegenster kreuzsaitiger Eisenpanzer-Konstruktion mit leichter, elastischer Spielart und verstellbarer Harfenton-Vorrichtung.
10jährige schriftliche, gesetzlich bindende Garantie!
4wöchentl. frachtfreie Probelieferung nach jeder Bahnstation.
Kleinste Ratenzahlungen, ganz nach Wunsch!

TRAUTWEIN
Pianoforte-Fabrik
WIEN
VII. Mariahilferstraße 58.

Jeder Beamte verlange umgehend kostenlose Zusendung der illustr. Preisliste nebst Beamten-Vorzugs-Rabatt-Tabelle!
3 starke Hefte mit mehreren Tausend Referenzen und Anerkennungen von Beamten etc. gratis zur Verfügung. 684

Digitized by Google

Garvens-Werke
WIEN
II. Handelskai 130

fabrizieren und halten großes Lager von:

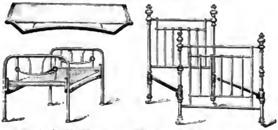
Pumpen aller Art:
Baupumpen
Stationsbrunnenpumpen
Expreßpumpen f. große Förderhöhen
Pumpen für Villen und Wohnhäuser und Fabriksanlagen
Pumpen für Haus- u. Wasserleitungen.

Waagen für jeden Zweck:
Stationsbrückenwaagen
Kohlenwaagen
Magazinswaagen.

647

Kataloge u. Kostenvoranschläge auf Verlangen portofrei und kostenlos.

HUTTER & SCHRANTZ A.-G.
SIEBWAREN- u. FILZTUCHFABRIKEN.
K. u. K. HOF LIEFERANTEN
Wien, VI. Windmühlgasse Nr. 20



empfehlen: **Stahldraht-Matratzen, Eisen- und Messing-Möbeln** etc. etc. in vorzüglichster Ausführung zu sehr mäßigen Preisen.
Illustrierte Kataloge gratis und franko.

BRÜDER STOWASSER
PRAG, Charvatgasse 1988/II.

Offerieren: In Melega-Baumöl, dopp. raff. Rüböl, Lokomotiv- und Wagenachsenöle, sowie russ. und amerik. Mineralöle, amerik. Zylinderöle, hell und dunkel, Knochenöl wasserhell, konsist. Maschinenfette, Salon-Petroleum.

Chemisch-technische Produkte für alle Industrien.
Prima Referenzen.
Lieferanten der k. k. österr. Staatsbahnen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Winter 1907/8. **Schnellzugs-Verbindungen.** Winter 1907/8.

Gültig vom 1. Dezember 1907.

WIEN–ITALIEN

Über Cervignano | Über Cormons | Über Ala | Über Pontebba

[illegible]

DEUTSCHLAND–ITALIEN

Über Ala

[illegible]

BUDAPEST–ITALIEN

Über Cormons | Über Ala

[illegible]

[illegible]

K. k. österreichische Staatsbahnen.
(K. k. Nordbahndirektion.)

Schnellzugsverbindungen
von Wien nach Berlin und retour via Oderberg.

Schnellzüge Wien–Berlin.

Ab Wien (Nordbahnhof)	*†7.50 früh	3.06 nachm.	*10.05 nachts
An Oderberg	12.09 nachm.	8.51 abends	3.00 früh
„ Breslau	3.10 „	11.40 nachts	5.55 „
„ Berlin (Schl.-Bhf.)	8.36 abends	5.08 früh	11.04 vorm.
Fahrtdauer Wien–Berlin	12 St. 46 Min.	14 St. 03 Min.	12 St. 59 Min.

Schnellzüge Berlin–Wien.

Ab Berlin (Schl.-Bhf.)	*†8.42 früh	4.57 nachm.	*11.50 nachts
„ Breslau	2.15 nachm.	10.05 nachts	6.10 früh
„ Oderberg	5.13 „	1.18 „	10.17 vorm.
An Wien (Nordbahnhof)	9.40 nachts	6.15 früh	3.35 nachm.
Fahrtdauer Berlin–Wien	12 St. 58 Min.	13 St. 18 Min.	15 St. 45 Min.

Weitere Verbindungen nach und von Hamburg, Kiel, Hannover, Bremen, Amsterdam, Rotterdam und London.

* Verkehr direkter, sehr bequemer Wagen I. und II. Klasse von Wien nach Berlin und retour.

† Restaurationswagen von Wien bis Oderberg bezw. Berlin und retour.

Bei den Nachtschnellzügen verkehrt ein direkter Schlafwagen I. und II. Klasse.

Die kürzesten Schnellzugsverbindungen von Wien (Nordbahnhof) nach Krakau und Lemberg

mit direkt verkehrenden, sehr bequemen, durch gedeckte Übergänge verbundenen Wagen I. und II. Klasse sind wie folgt hergestellt:

Ab Wien (Nordbahnhof)	†7.50 früh	*8.00 abends
An Krakau	2.43 nachm.	2.55 nachts
„ Lemberg	8.40 abends	8.55 früh
Fahrtdauer von Wien nach Lemberg	12 St. 50 Min.	12 St. 55 Min.
Ab Lemberg	†8.25 früh	*7.05 nachts
„ Krakau	2.31 nachm.	1.06 „
An Wien (Nordbahnhof)	9.40 nachts	8.05 früh
Fahrtdauer von Lemberg nach Wien	13 St. 15 Min.	13 St. — Min.

Weitere Verbindungen via Lemberg nach und von Czernowitz, dann nach und von Podwołoczyska.

† Restaurationswagen verkehren von Wien nach Lemberg und retour.

* Verkehr direkter Schlafwagen I. und II. Klasse von Wien nach Lemberg und retour.

Gegründet 1880. Gegründet 1880.

Wichtig für Klavierkäufer und Mieter!

R. Waldhäusl's Klaviere und Pianinos sind stets die allerneuesten Eisenpanzerkonstruktions-Systeme mit Harfenverstellapparat. Einzige Spezialität, auf Teilzahlung in Monatsraten nach Wunsch für Beamte, Lehrer und sonst sicher angestellte Personen, unter 15 jähriger bindender Garantie. Neue Instrumente zu fl. 220.—, 250.— und so stufenweise aufwärts. Überspielte von fl. 140.— an. Leihgebühr für neue Instrumente von fl. 4.— aufwärts. Gebrauchte Klaviere und Pianinos sowie Harmoniums werden jederzeit umgetauscht oder angekauft. Rückkauf bewilligt.

Robert Waldhäusl's größtes Klavier-Etablissement und Leihanstalt, Wien, I., Schottengasse Nr. 2 (im Schottenstiftsgebäude). Magazine und Lagerräume im eigenen Hause. — Telephon 16.502.

Digitized by Google

Österreichische
Eisenbahn-Zeitung.
ORGAN
des
Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

№ 3. Wien, den 20. Jänner 1908. XXXI. Jahrgang.

Clubversammlung: Dienstag, den 21. Jänner 1908, ½7 Uhr abends. Vortrag des Herrn Jacques Jaeger, Schriftsteller, über: „*Winterfahrt nach Nordwestafrika*". (Die Marmorbrüche von Carrara, die Insel Elba mit Napoleons Verbannungsort, etwas über Sardinien, Tunis, mit der Ruinenstadt Dougga und mit Kairouan, der Stadt der Skorpionenfresser.) Mit Lichtbildern.

Zu diesem Vortrage haben auch Damen Zutritt, die gebeten werden, die Hüte abzulegen.

Nach Schluß des Vortrages gemeinschaftliches Abendessen im Clublokale, wozu Anmeldungen vor Beginn des Vortrages erbeten werden.

Staatsbahnverwaltung und Finanzprokuratur.

(Eine Replik.)

Von Dr. **Viktor Krakauer.**

Eine neu erschienene, sehr interessante Monatsschrift, „Das Forum", befaßt sich eingehend mit der an dieser Stelle und unter obigem Titel vor kurzem veröffentlichten Studie.

Das Forum ist so freundlich, sich unseren Ausführungen anzuschließen; es geht sogar noch weiter und glaubt zur Förderung der vorgeschlagenen Reform auch etwas aus eigenem beitragen, neue Argumente ins Treffen führen zu müssen und begibt sich dabei auf ein uns durchaus ferngelegenes und ferneliegendes Gebiet; wenn man so sagen darf, in das der persönlichen (nicht gegen uns, sondern gegen die k. k. Finanzprokuratur gerichteten) Angriffe. Wir würden ihm auf diesen Wegen gewiß nicht folgen. Aber das Forum vollzieht hiebei ein kluges Manöver, eine kühne seitliche Schwenkung. Aus dem behandelten Thema: „Staatsbahnverwaltung und Finanzprokuratur" wird auf einmal das Thema: „Finanzprokuratur oder Advokaten?" Zugleich klingt aus seinen Zeilen (wenn auch in ganz leisen Tönen) eine in manchen Kreisen der Anwaltschaft oft wahrnehmbare Selbstüberschätzung hervor, eine gewisse Überhebung, wenn nicht-advokatorisch tätige Juristen mit ihnen zu disputieren wagen. Man sieht förmlich das mitleidige Lächeln um die Lippen spielen. Es ist als ob das „Forum" sagen würde: „Was, Staatsbahnjuristen? Und die wagen es de rebus — fori eine eigene Meinung zu haben?"

Diese Umstände und insbesondere das Bestreben, den gewiß nicht unwichtigen Gegenstand einer Beleuchtung von allen Seiten zu unterziehen, zwingen uns zu einer ausführlichen Erwiderung.

Die betreffende Stelle des Forums lautet:

„Dr. Krakauer hätte für die von ihm begehrte Loslösung der Finanzprokuratur von der Staatsbahnverwaltung noch ein sehr wichtiges Moment heranziehen können: die Unzulänglichkeit der Finanzprokuratur. Möge es verdrießen, wir können nicht anders, und müssen einmal das, was uns allen bekannt ist, öffentlich aussprechen: ein Beamter ist immer ein schlechter Advokat. Er mag den besten Willen haben, er mag noch so tüchtig sein: die Abhängigkeit nach oben, die regards nach unten, das alles fesselt und knebelt ihn. Jene bekannte Grabschrift auf einen unfähigen Advokaten:

Einen Prozeß gewann er nur,
Und den gegen die — Finanzprokuratur

mag witzig oder geschmacklos erscheinen; daß er überhaupt gemacht werden konnte, beweist doch auch etwas. Ohne vollkommene Unabhängkeit keine Advokatur. Und deshalb wird auch der von Dr. Krakauer aufgestellte Gedanke, daß die Staatsbahnen durch die Staatsbahnjuristen ausschließlich vertreten seien, nicht verwirklicht werden können. Soll Luzifer durch Beelzebub ausgetrieben werden? Die Herren sind Beamte, daher immerhin gute Generalstäbler, aber keine Troupiers. Sie versprechen sich sehr viel von der „diskretionären Gewalt des Richters", von dessen „Souveränität" und vom „favor judicis"; aber sie kennen Rhodos zu wenig. Und da gibt es nur einen Ausweg. Bekanntlich begehrt die Advokatur seit Jahr und Tag die vollständige Aufhebung der Finanzprokuratur und die von der Plenarversammlung der niederösterreichischen Advokatenkammer am 6. November 1902 eingesetzte Kommission hat nebst dem Entwurf einer Advokatenordnung dem Justizministerium einen Gesetzesvorschlag unterbreitet, der die Befugnis der Finanzprokuratur zur Führung der Rechtsstreite in Angelegenheiten des Staats-

Digitized by Google

vermögens aufhebt. Mögen sich nun die Eisenbahner mit uns vereinen, mögen sie mit uns die Kassierung der Prokuratur hinsichtlich aller Rechtsstreite erringen und wir wollen nichs dagegen einwenden, wenn sie gegen uns in allen Prozessen auftreten, in denen nicht Anwaltszwang herrscht. In den vielen, vielen Prozessen unter K 1000 mögen sie das „Kreuzfeuer der öffentlichen Verhandlung“ aufsuchen, die „Furcht vor der öffentlichen Blamage“ als Ansporn fühlen und sich vom „grünen Manövertisch“ endgiltig verabschieden: aber den Anwaltsprozeß mögen sie nur ruhig uns überlassen. Es wird sehr zu Ihrem Vorteil und ein ganz klein wenig auch zu unserm sein.“

Es läßt sich nicht bestreiten, daß die Behauptung des Forums: „Ohne vollkommene Unabhängigkeit keine Advokatur“ nicht unberechtigt ist und ebensowenig unterliegt es einem Zweifel, daß die Tätigkeit selbst der tüchtigsten Finanzprokuratursbeamten durch die allzugroße Abhängigkeit vom Finanzprokurator gelähmt wird. Wer jedes Wort, das er bei der Verhandlung sprechen will, vorher zu Papier bringen und hiefür die Genehmigung des Vorgesetzten erbitten muß, der wird vielleicht die memorierte Rede gut vortragen, aber sicher kein brillanter Anwalt sein. Und wer, wenn unvorhergesehene Zwischenfälle eintreten, jeden Schritt zaudernd erwägen und ängstlich bedenken muß, ob er noch immer innerhalb der Grenzen seiner Berechtigung handle und der verneinendenfalls mitten in der Verhandlung rasch zum Telephon rennt und den Vorgesetzten um seine „Meinung“ frägt — der muß naturgemäß dort versagen, wo schneller Entschluß und selbstbewußtes Handeln am Platze sind. Aber diese bei der Finanzprokuratur leider nicht allzuselten gewonnenen Beobachtungen zwingen nicht zu dem Schlusse, daß wir es hier mit absolut notwendigen Erscheinungen zu tun haben.

Sie lassen sich vermeiden und auch die Wirkungssphäre des die Staatsbahnen vor Gericht vertretenden Beamten kann erweitert, seinem Ermessen ein größerer Spielraum zugewiesen werden. Man kann ihn mit denselben Vollmachten ausrüsten wie jeden anderen Rechtsvertreter. Und deshalb würden wir dem Forum beipflichten, wenn es seine These: „ein Beamter ist immer ein schlechter Advokat. Er mag den besten Willen haben, er mag noch so tüchtig sein: die Abhängigkeit nach oben, die regards nach unten, das alles fesselt und knebelt ihn“, ummodeln und sagen würde: „ein Beamter ist dann ein schlechter Advokat, wenn er durch allzugroße Abhängigkeit nach oben und durch regards nach unten gefesselt und geknebelt wird“. Freilich, die Erteilung einer unumschränkten Gewalt über den Rechtsstreit ist hier unmöglich. Wir haben es mit keiner Einzelperson, mit keinem rechtsunkundigen Klienten zu tun, sondern mit einem gewaltigen Organismus, wo das Ineinandergreifen mehrerer Räder unbedingt erforderlich, die Abhängigkeit einzelner Glieder voneinander nicht zu vermeiden ist. Und so lange Staaten bestehen: Bureaukratismus und Hierarchie können auf das kleinste Maß reduziert werden, aber niemals gänzlich verschwinden.

Diese hierarchische Abhängigkeit bei Vertretung des Staatsvermögens im gerichtlichen Verfahren wird aber auch dann vorhanden sein, wenn der Wunsch des Forums und der niederösterreichischen Advokatenkammer in Erfüllung gehen, wenn die Finanzprokuratur durch die Advokatur ersetzt werden sollte.

Stellen wir uns nur die Entwicklung vor, die sich hier mit Naturnotwendigkeit vollziehen müßte. Der Staat könnte unter der großen Menge der Advokaten nur einige mit seiner Vertretung betrauen; er würde jene wählen, die sich (nehmen wir den besten Fall an) durch besondere Tüchtigkeit auszeichnen oder jene, die sich dank ihrer Beziehungen, ihrer beruflichen oder politischen Tätigkeit oder aus welchen Gründen immer der Förderung einflußreicher Persönlichkeiten zu erfreuen hätten. Wir würden sie auch hier sehen, die gütige Fee, die Protektion, voll der Gnaden. Was wäre die weitere Folge? Diese Advokaten müßten eine solche Haltung beobachten, daß ihnen immer wieder die Vertretung übertragen werde; sie dürften sich also niemals die Gunst der Behörden und der anderen Machtfaktoren verscherzen. Sie müßten viel mehr, als z. B die Staatsbahnbeamten, die regards nach oben und nach unten beobachten.

Denn diese können nicht so ohne weiters ihres Brodes verlustig gehen, wie jene der fetten staatlichen Klientel. Ihre Abhängigkeit vom Staate wäre daher viel größer als die der staatlichen, mit Dekret angestellten Beamten.

Ja das „Forum“ hat ganz recht: „Ohne vollkommene Unabhängigkeit keine Advokatur“. In dem Augenblicke, wo der Staat ein Klient des Advokaten wird, hört der Advokat auf, ein unabhängiger Mann und somit ein freier Anwalt zu sein. Qui mange de l'état, en meurt. Diese Bevormundung wäre viel drückenderr als jemals der numerus clausus.

Und würde den „staatlichen Advokaten“ von der Bevölkerung jenes unbeschränkte Vertrauen zuteil werden, wie es jetzt noch gewährt zu werden pflegt? Würde man z. B. in einem Prozesse gegen das Finanzärar jenen wählen, der gestern das Staatsbahnärar vertreten hat? Das wäre dasselbe, als wenn jemand Beichtvater und zugleich Staatsanwalt oder Polizeibeamter wäre und glauben machen wollte, seine Beichtkinder dürfen ihm ungescheut die größten Verbrechen anvertrauen.

Führwahr, nur der größte Feind des freien unabhängigen Anwaltsstandes wird ihm den Staat zum Klienten wünschen.

Aber, wenn wir auch davon ganz absehen: dieselben Gründe, die gegen die Verwendung der Finanzprokuratur sprechen und die hier des ausführlichen behandelt worden sind, sprechen auch gegen die Übertragung der Vertretung an die Advokaten. Der Apparat ist genau so schwerfällig und zeitraubend, ob sich der Schriftenwechsel und der sonstige Verkehr zwischen Staatsbahndirektion und Finanz-

Digitized by Google

prokuratur oder Staatsbahndirektion und Advokaten abspielt. Auch in meritorischer Hinsicht werden die Advokaten an den von den Staatsbahnjuristen ausgehenden Schriftsätzen und Weisungen wenig zu ändern haben, auch ihnen ist — das Forum möge es uns verzeihen — auf dem Spezialgebiete der Eisenbahngesetzgebung der Eisenbahnjurist überlegen.

Und deshalb, weil er sein Fach bis ins kleinste Detail beherrscht und beherrschen soll, wird er auch in der mündlichen Streitverhandlung auch dann bessere Dienste leisten, wenn er, wie das Forum meint, Rhodos zu wenig kennt. Wir wissen ganz genau, was mit dieser wegwerfenden Bemerkung gesagt werden soll. Auf Rhodos — da gilt nicht der normale, in der gewöhnlichen Turnschule erlernte Sprung. Da muß man ganz außergewöhnlich geniale Sprünge verstehen, ein geistreiches Saltomortale, ein dreimaliges Überpurzeln mit Gliederverrenkung Auf Rhodos, vor der Jury, da spricht man sieben Stunden ununterbrochen. Um die Geschworenen zu überzeugen? Bewahre! Die Mörderin ist ja geständig. Man spricht bloß um die Geschworenen ganz mürbe zu machen, sie vollends zu erschöpfen, damit sie dem Resumé des Vorsitzenden nicht mit der notwendigen Geistesfrische folgen können. Da spielt man (wenn die Unschuld des Angeklagten klar zutage getreten ist), bald die Rolle des ersten Tenors, um alle Strahlen auf diesen Fall zu konzentrieren, bald ist man bloß Statist, um die Aufmerksamkeit von dem (zweifellos schuldigen) Angeklagten abzulenken, vielleicht läßt man ihn unter mehreren anderen Angeklagten unbeachtet passieren. Bald appelliert man an den Edelmut der Geschworenen, bald an ihre Milde (Weinfälle). Bald werden die Männer aus dem Volke warm, bald kalt behandelt. Gewiß, dieses Rhodos kennen die Staatsbahnjuristen nicht. Denn bei den Staatsbahnen handelt es sich mit geringen Ausnahmen um Streitigkeiten vor den Zivilgerichten und „ein Zivilsenat, ein gelehrtes Richterkollegium“ — so haben wir gesagt — „läßt sich durch den Glanz schöner Worte nicht bestechen, wie zuweilen eine Geschworenenbank“. Hier winkt der favor judicis nicht dem kühnen Saltomortale-Springer, hier wird die diskretionäre Gewalt, die Souverenität ganz anders gehandhabt. Hier kommt es auf eine gründliche Kenntnis der ganzen Materie, aller einschlägigen Gesetze, Verordnungen, Erlässe, Instruktionen usw. viel mehr an, als auf Prestidigitateurkunststücke und Spiegelfechtereien, das haben wir gesagt.

Und wenn das Forum behauptet, wir versprechen uns sehr viel von der Souverenität und diskretionären Gewalt und von der Gunst des Richters, so ist dies, höflich ausgedrückt, eine unrichtige Zitierung. Wir haben nur auf die verschiedenartigen Grundsätze bei Vertretung vor Straf- und Zivilbehörden hingewiesen.

Aber selbst dann, wenn das Forum Recht hätte und wenn wir tatsächlich mit Rhodos zu wenig bekannt wären.

Wohlan, wir wollen und sollen es kennen lernen und dies ist nur dann möglich, wenn wir dahin gelangen können, wenn uns die gerichtliche Vertretung der Staatsbahnen übertragen wird.

Die Advokaten wollen, so meint das Forum, nichts dagegen einwenden, wenn wir gegen sie in allen Prozessen auftreten, in denen nicht Anwaltzwang herrscht und bezeichnet als solche lediglich die „vielen, vielen Prozesse unter K 1000“. Das ist sehr ungenau. Denn in die Kompetenz der Bezirksgerichte fallen verschiedene, im Eisenbahnleben sehr häufig vorkommende und sehr wichtige Rechtsstreitigkeiten ohne Rücksicht auf den Wert des Streitgegenstandes (§ 49 J. N., § 17 E. O.) Da auch in diesen Fällen kein Anwaltzwang vorgeschrieben ist, so überläßt uns das Forum zweifelsohne auch „viele, viele Prozesse über K 1000“, wenn sie nicht vor die Gerichtshöfe gehören. In der überwiegenden Mehrzahl der Fälle hätte also, da der größte Teil der Streitsachen in Eisenbahnangelegenheiten bei den Bezirksgerichten initiiert wird, jenen Prozeß, den der Staatsbahnjurist in erster Instanz geführt hat, in zweiter und dritter Instanz, der Advokat zu vertreten.

Das Forum gewährt also den Staatsbahnjuristen die Rolle eines nicht substitutionsfähigen Advokaturskandidaten. Nur daß hier die Lehrjahre sehr kurz sind, während sie bei den Staatsbahnjuristen nach dem Forum lebenslang dauern sollen. Mephisto hat nicht unrecht: „Ein vollkommener Widerspruch bleibt gleich geheimnisvoll für Kluge wie für Toren“.

Wir wollen ferner gar nicht davon sprechen, daß der Wechsel der Vertretung in den verschiedenen Instanzen der Sache selbst gewiß nicht förderlich sein kann. Wir wollen nur fragen: Sind es ganz andere Kenntnisse und Fähigkeiten, die an einen Juristen gestellt werden, je nachdem er einen Prozeß in der ersten oder in der zweiten Instanz zu führen hat? Nein, das Forum muß mit uns übereinstimmen: Der Staatsbahnjurist, der vor dem Bezirksgerichte seine Sache gut zu vertreten weiß, der wird auch vor dem Berufungsgerichte seinen Mann stellen und sogar vor dem — Obersten Gerichtshofe wirds ihm die Rede nicht verschlagen. Die Gerichte wohnen alle zusammen in einer Hausmiete meint Hauff, „ob Ihr um eine Treppe höher steigen wollet, aus dem Entresol in die Beletage zu den Vornehmeren, das ist einerlei“.

Zum Schlusse glaubt das Forum, das von ihm vorgeschlagene Remedium würde sehr zu unserem und ein ganz klein wenig zu ihrem (der Anwälte) Vorteile sein. Der Vorteil der Staatsbahnjuristen ist rein moralischer Natur. Sie haben vor allem die Interessen des Dienstes im Auge, Interessen, denen sie ja ihr Leben geweiht haben, die sie immer und überall zu fördern eidlich verpflichtet sind. Sie wollen es ferner vermeiden, daß ihre Tätigkeit bei Führung der Rechtsstreitigkeiten stets eine fragmentarische sei, ein Torso bleibe und daß ihre in anderen Berufen tätigen Kollegen daraus das Recht ableiten, über ihre Kenntnisse,

Digitized by Google

ihre juristische Tüchtigkeit und Begabung hohnvoll zu lächeln, mitleidig die Achseln zu zucken. Andere Vorteile haben sie nicht zu gewärtigen; ihnen wird auch nach Einführung der Reform kein größeres Einkommen zufließen, keine bessere „Karriere“ zuteil werden.

Anders die Advokaten. Das Forum spricht zwar verschämt davon, daß es sich nur „ein ganz klein wenig“ um ihren Vorteil handelt, meint aber gute Honorare. Der Staat ist jedoch ein karger Dienstgeber und er wäre auch ein sehr geiziger Klient. Man braucht nur gegenwärtig zu beobachten, welchen Respekt die Finanzprokuratoren vor den gegnerischen Kosten haben, wie sie ängstlich darauf bedacht sind, daß im Falle des Verlustes eines Prozesses durch die Expensen des gegnerischen Advokaten der Kredit nicht überschritten werde. Die Behörden, die Öffentlichkeit, das Parlament, kurz alle Faktoren, die bei der Verwaltung des Staatsvermögens etwas darein zu reden haben, sie würden dagegen auftreten, daß einzelne, wenn auch noch so tüchtige Advokaten allzu reichlich aus den Staatskassen bedacht würden. Es würde früher oder später zu einer Pauschalierung der Expensen kommen, zu einer Fixierung der Diäten und die schon vorher erwähnte Umwandlung des freien Advokaten in einen abhängigen Beamten (bestenfalls mit dem Einkommen eines mittleren Konzeptsbeamten) wäre vollendet.

Nein, das Mittel, das uns das Forum anrät, ist nicht probat. Seine Satzschrift ist schlecht; sein Urteil basiert nicht auf realen Tatsachen, ist, wenn man mit den Prozeßgesetzen — § 477, Abs. 9 — sprechen will, mit sich selbst in vollstem Widerspruch. Und deshalb bleiben wir bei dem von uns Gesagten: Die Loslösung der Finanzprokuratur von der Staatsbahnverwaltung und die ausnahmslose Vertretungsbefugnis der Staatsbahnen durch ihre eigenen Organe muß das Endziel der Reform sein.

Monats-Chronik — Dezember 1907.

I. Eisenbahnen.

Eisenbahngesetzgebung. In dem am 31. Dezember v. J. ausgegebenen CXXIX. Stücke des Reichsgesetzblattes ist das Gesetz vom 30. Dezember 1907, R.-G.-Bl. Nr. 278 veröffentlicht, welches die von den Regierungen der beiden Teilstaaten unserer Monarchie abgeschlossenen Vereinbarungen (Ausgleich) genehmigt. Insbesondere der Handelsvertrag sowie seine Zusatzvereinbarungen enthalten höchst wichtige und weittragende Bestimmungen über die Regelung der Eisenbahnverhältnisse beider Länder, die wir in Nr. 33 und 34, Jahrgang 1907, dieser Zeitung bereits im Wortlaute mitgeteilt haben.

In selbem Stücke des Reichsgesetzblattes unter Nr. 281 ist das Gesetz vom 30. Dezember 1907, über die Herstellung der Bahnverbindung Dalmatiens mit Österreich enthalten, dessen Wortlaut in unserer Nr. 37 ex 1907 mitgeteilt ist.

Neue Konzessionen. Mit Urkunde vom 5. Dezember 1907 wurde dem Dr. Wenzel Reinhart, Bürgermeister in Libochowitz, und Konsorten, die Konzession zum Baue und Betriebe einer normalspurigen Lokalbahn von der Station Libochowitz der Linie Laun—Libochowitz über Mscheno, Ctinowes und Kostomlat nach Jenschowitz erteilt.

Neu- und Erweiterungsbauten: Der Bau des zweiten Geleises der Strecke Wien—Tetschen wurde in mehreren Teilstrecken in Ausführung genommen. Hievon sind bereits die Strecken Groß-Wossek—Lissa (30 *km*) und Schreckenstein—Tetschen (25 *km*) fertiggestellt. Im Bau begriffen sind die Strecken Wien—Stockerau (26 *km*), Czaslau—Groß-Wossek (29 *km*) und Lissa—Melnik (34 *km*). In letzteren drei Strecken dürfte das zweite Geleise im Laufe des Jahres 1908 zur Vollendung gelangen und sodann die 457 *km* lange Strecke Wien—Tetschen in einer Länge von 144 *km* zweigeleisig hergestellt sein. Die Österreichische Nordwestbahn hat dem Eisenbahnministerium ferner für die Herstellung des zweiten Geleises in den Strecken Stockerau—Mährisch-Budwitz, Startsch—Trebitsch—Iglau und Melnik—Schreckenstein die Detailprojekte vorgelegt und wurde für einen Teil derselben bereits der Baukonsens erteilt, während über den restlichen Teil der vorgelegten Projekte gegenwärtig die politischen Begehungskommissionen und Enteignungsverhandlungen abgehalten werden.

Der Staatseisenbahngesellschaft sind Erlässe der Generalinspektion und des Eisenbahnministeriums zugegangen, welche Aufträge enthalten, durch die jene Mängel, die zur Aufstellung der Langsamfahrsignale geführt haben, beseitigt werden sollen und die ferner umfangreichere Bahnerhaltungsarbeiten fordern, von denen die Auswechslung des Eisenmateriales bis Ende 1908, des Schotters bis 1910 zu erfolgen hat. Der dritte Erlaß, der auf Grund der von den Organen der Generalinspektion in der Zeit vom Mai bis Oktober gepflogenen Erhebungen vom Eisenbahnministerium selbst herausgegeben wurde, betrifft eine Reihe von Verfügungen, die im Interesse der Sicherheit, Ordnung und Regelmäßigkeit des Betriebes als notwendig erkannt wurden. Die Herstellungen betreffen zirka 80 Stationen, darunter sind die dringensten die in 27 Stationen verlangten Herstellungen von Vorfahrgeleisen. Die umfangreichsten Arbeiten, die aufgetragen wurden, beziehen sich auf die Stationen Prag, Pardubitz, Bodenbach, ferner Böhmisch-Trübau, Wildenschwert, Gramat-Neusiedl, Stadlau, Simmering, Wien, darunter Geleislegungen, Erweiterung der Werkstätten und Heizhäuser, Lokomotivremisen, Rangieranlagen, ferner Sicherheitsanlagen usw. Wie versichert wird, beschränkte sich die Aufsichtsbehörde in diesem Erlaß, jene Herstellungen aufzutragen, die mit Rücksicht auf die gegenwärtigen hochgespannten Verkehrsanforderungen, denen die meisten Stationen der Staatseisenbahngesellschaft keineswegs entsprechen, aus Sicherheitsgründen notwendig erscheinen. Die Staatsverwaltung behält sich vor, auch weitere Aufträge wegen Ausgestaltung der Stationsgebäude und wegen Kassierung der zum großen Teil veralteten Fahrbetriebsmittel und wegen Anschaffung von neuen Fahrbetriebsmitteln zu erteilen. Die Ausführung der vorerwähnten Arbeiten wird mehrere Jahre beanspruchen. Es ist diesbezüglich der Gesellschaft der Auftrag erteilt worden, ein Arbeitsprogramm vorzulegen. Die Kosten der Investitionen der dritten Gruppe werden, wie schon erwähnt, das Kapitalkonto belasten und sollen rund 20 Millionen Kronen erfordern. Vor kurzem hat nun die Verwaltung der Staatseisenbahngesellschaft dem Eisenbahnministerium eine Eingabe überreicht, in der sie einen Teil der aufgetragenen baulichen Herstellungen durchzuführen sich bereit erklärt und die Vorlage der bezüglichen Projekte angekündigt, während sie in Ansehung einer größeren Anzahl von im Erlasse erteilten Aufträgen Vorstellungen erhebt und die Überreichung der Beschwerde gegen diese Verfügungen bei dem Verwaltungsgerichtshofe signalisiert. Die Eingabe wird im Eisenbahnministerium zunächst der Prüfung unterzogen werden.

Zwischen dem Eisenbahnministerium einerseits und der Brüxer Kohlenbergbau-Gesellschaft sowie der Aussig-Teplitzer

Digitized by Google

Eisenbahn andererseits sind Verhandlungen im Zuge, welche sich auf die in Aussicht genommene Umlegung einer zwischen den Stationen Kosten und Haan gelegenen, ungefähr 4 *km* langen Teilstrecke der Linie Bodenbach—Komotau der Dux-Bodenbacher Eisenbahn beziehen. Die Umlegung der Strecke soll erfolgen, um die in derselben durch Kohlenschutzpfeiler gebundene Kohle, die einen erheblichen Wert repräsentiert und aus Braunkohle bester Qualität besteht, dem Abbau freizugeben und deren Verwertung zu ermöglichen. Die im Zuge befindlichen Verhandlungen verfolgen nun den Zweck, mit den beiden Gesellschaften eine entsprechende Beitragsleistung zu den mit 700.000 bis 900.000 K veranschlagten Kosten der Umlegung zu vereinbaren. Von Interesse ist der Umstand, daß die neue Strecke über abgebautes Gebiet führen wird, das sich aber nach den von den Bergbehörden vorgenommenen genauen Erhebungen derart konsolidiert hat, daß es die weitestgehenden Garantien für die Betriebssicherheit bietet.

Über die im Tauerntunnel während des November bei den Bauarbeiten erzielten Fortschritte liegen folgende Daten vor: Beim Firststollen betrug die Monatsleistung auf der Nordseite 59 *m* (Gesamtleistung bis Ende November 4709 *m*), auf der Südseite — (Gesamtleistung 2037 *m*). Im Vollausbruch betrug die Monatsleistung auf der Nordseite 99 *m* (Gesamtleistung 3302 *m*), auf der Südseite 190 *m* (Gesamtleistung 1390 *m*). Bei der Mauerung der Widerlager und des Gewölbes wurde auf der Nordseite eine Monatsleistung von 130 *m* (Gesamtleistung 3084 *m*), auf der Südseite eine Monatsleistung von 130 *m* (Gesamtleistung 1230 *m*) erzielt. Die Gesamtlänge der vollendeten Tunnelröhre betrug am 30. November 2043 *m*, die auf der Nordseite aus dem Tunnel abfließende Wassermenge betrug 120—140 Sekundenliter, die auf der Südseite des Tunnels abfließende Wassermenge zirka 65 Sekundenliter.

Organisatorisches: Der Eisenbahnminister hat, den Anregungen des Staatseisenbahnrates folgend, die Angelegenheiten des Eisenbahnsanitätswesens einem besonderen Sanitätsbureau mit folgendem Wirkungskreis zugewiesen: 1. alle die Regelung des Sanitätswesens auf den Staats- und Privatbahnen betreffenden Angelegenheiten sowie insbesondere die oberste Leitung und Überwachung des Sanitätsdienstes auf den im Staatsbetriebe stehenden Eisenbahnen; 2. die Mitwirkung bei der Lösung eisenbahnhygienischer Fragen, insbesondere *a*) in den das Personal betreffenden Angelegenheiten, und zwar hinsichtlich der Bekleidung, Beköstigung (speziell während der Fahrt), Dienst- und Ruhezeiten, Urlaube u. dgl.; *b*) in Bauangelegenheiten, und zwar hinsichtlich der Administrationsgebäude, Bahnhöfe, Werkstättenanlagen, Wächterhäuser und Übernachtungsräume sowie hinsichtlich der Anlage von Wohngebäuden für Bedienstete usw.; *c*) in Verkehrsangelegenheiten, und zwar hinsichtlich des Signalwesens, der Ausstattung, Beleuchtung, Beheizung, Reinigung und Desinfektion der Fahrbetriebsmittel, der Lüftung von Tunnels, endlich hinsichtlich der Bahnhofrestaurationen; 3. die Führung der Statistik über die Erkrankungs- und Sterblichkeitsverhältnisse für den Dienstbereich der Staatsbahnverwaltung und die Mitwirkung bei deren Herausgabe.

An Stelle der gegenwärtig geltenden Diensteinteilung der Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen trat mit 1. Jänner 1908 eine neue Diensteinteilung in Wirksamkeit. Hienach besteht die Generalinspektion aus einem Sekretariat und acht Abteilungen. Für die Behandlung der Präsidial-, Personal- und Disziplinarangelegenheiten, der Kranken- und Unfallversicherungs- sowie der Invaliditäts- und Altersversorgungsagenden, ferner für den Überwachungsdienst in sanitärer und eisenbahnhygienischer Beziehung, für die Mitwirkung bei der Behandlung der Bergbauangelegenheiten in rechtlicher Beziehung, endlich für die Oberleitung der Hilfsämter ist das Sekretariat kompetent. Drei nach Strecken abgegrenzten Abteilungen ist die Überwachung der Staats- und Privatbahnen in bau- und betriebstechnischer Hinsicht zugewiesen. Fünf Abteilungen sind für besondere, eine einheitliche Behandlung erfordernde Fachagenden bestimmt, so die Brücken- und Wasserbauanlagen und Bergbauangelegenheiten, die elektrotechnischen Agenden und die Sicherungsanlagen, Kesselproben, Werkstättendienst, Überwachung des Arbeitsverhältnisses bei Regiebauten, Zugförderungsdienst und Evidenz der Fahrbetriebsmittel und endlich spezielle Überwachung des Betriebes in bezug auf Regelmäßigkeit, Fahrordnung, Diensteinteilungen, militärische Angelegenheiten und Instruktionswesen.

Der niederösterreichische Landesausschuß hat gemäß einem Landtagsbeschlusse die Reorganisation des bisher bestandenen Landes-Eisenbahnamtes vollzogen. Es wurde eine „Landeseisenbahn-Baudirektion“ als ein technisches Amt geschaffen, dem der Bau, die Rekonstruktionen sowie die elektrischen Agenden von Landesbahnen obliegen. Den Betrieb und die Verwaltung bestehender Landesbahnen hat die Direktion der Landesbahnen zu besorgen.

Die österreichische Staatseisenbahnverwaltung hat kürzlich in Triest einen ständigen kommerziellen Konsulenten bestellt. Diesem wird es obliegen, sich fortlaufend über die kommerziellen Verhältnisse und Bedürfnisse des Triester Platzes zu informieren und einschlägige Wahrnehmungen sowie Anregungen im Interesse des Triester Verkehrs dem Eisenbahnministerium unmittelbar zur Kenntnis zu bringen, ferner zufolge Auftrages des Ministeriums Erhebungen und Studien über bestimmte Fragen zu pflegen.

Betrieb: Am 11., 12. und 13. Dezember v. J. hat in Wien unter zahlreicher Beteiligung der Regierungen und Eisenbahnverwaltungen die Europäische Fahrplankonferenz stattgefunden. Aus dem reichhaltigen Beratungsmaterial sind als für die österreichischen Eisenbahnen wichtigsten Beschlüsse hervorzuheben: die Herstellung einer Schnellzugsverbindung Wien—Berlin über Eger, eines direkten Schnellzuges Wien—Kiew—Odessa, eines solchen Lemberg—Berlin und Bukarest—Lemberg, einer Vormittags-Schnellzugsverbindung Triest—Venedig, außerdem wurden noch zahlreiche Verbesserungen bestehender Zugsverbindungen und Anschlüsse beraten.

Der Verwaltungsrat der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft hat den Vertrag mit der Stadtgemeinde Salzburg genehmigt, durch welchen die Einführung des elektrischen Betriebes auf den Lokalbahnlinien Bahnhof Salzburg—Reichsgrenze in der Richtung nach Berchtesgaden und Salzburg-Parsch geregelt und gesichert wurde. Da auch die bayerische Regierung die Elektrisierung der Linie Reichsgrenze—Berchtesgaden durchführen wird, so steht nunmehr in sicherer Aussicht, daß schon im Juli 1908 auf der ganzen Bahnlinie Salzburg—Berchtesgaden der durchgehende elektrische Verkehr ohne Umsteigen durchgeführt wird.

Im Gebiete der ungarischen Staatsbahnen harrten infolge Waggonmangel zirka 5000 Waggonladungen für österreichische Mühlen bestimmten Getreides seit längerer Zeit der Absendung. Um die Interessen der österreichischen Mühlenindustrie vor Schädigung zu bewahren, wurde den ungarischen Staatsbahnen über Veranlassung des Eisenbahnministeriums eine größere Anzahl von Wagen der österreichischen Staatsbahnen unter der Bedingung zur Verfügung gestellt, daß dieselben ausschließlich für solche Getreidetransporte verwendet werden, welche für in Österreich gelegene Mühlen bestimmt sind.

Zwischen der Lokalbahn Vöcklabruck—Kammer und der Staatseisenbahnverwaltung ist ein Präliminarübereinkommen zustande gekommen, demzufolge die genannte Lokalbahn, rückwirkend vom 1. Jänner 1907, vom Staate gegen eine Pachtrente von K 30.000 in Pachtbetrieb übernommen wird. Der Staat

Digitized by Google

sichert sich das gleiche Recht, die Bahn jederzeit auf Grund der Pachtrente einzulösen. Das Übereinkommen ist jenem analog, das rücksichtlich der Welser Lokalbahn vor einigen Jahren abgeschlossen worden ist.

Von den im Laufe des letzten Herbstes durch die Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen eingeführten 138 Langsamfahrtsignalen auf den Strecken der Staats-Eisenbahn-Gesellschaft wurden bis 31. Dezember 1907 113 aufgehoben. Bezüglich sieben Langsamfahrtsignalen ist die Aufhebung im Zuge, so daß gegenwärtig im ganzen nur noch 18 Langsamfahrtsignale bestehen. Die meisten dieser Signale befinden sich in der Strecke Prag—Bodenbach und es werden durch sie hauptsächlich die Schnellzüge in der Richtung nach Bodenbach verlangsamt. Der provisorische über Verlangen der Regierung mit 20. Dezember 1907 eingeführte Fahrplan weist deshalb bei den in der Richtung Wien—Bodenbach verkehrenden Schnellzügen Nr. 1/n, 5/n und 7/n, ferner bei dem Personenzuge Nr. 401 in der Strecke Kralup—Unter-Berkowitz und dem gemischten Zug Nr. 432 in der Strecke Raudnitz—Wegstädtl—Hucwitz eine Verlängerung der Fahrzeit um zirka 10 bis 15 Minuten auf. Durch die frühere Abfahrt von Prag ist jedoch die Erreichung der sächsischen Zugsanschlüsse in Bodenbach gesichert.

Bei den in der Gegenrichtung verkehrenden Schnellzügen wurde von einer Fahrplanänderung in der Erwägung Abstand genommen, daß diese Züge in Wien keine unmittelbaren Abschlüsse finden und Verspätungen von einigen Minuten daher nicht in die Wagschale fallen.

Was die übrigen Personenzüge, sowie die Güterzüge anbelangt, konnte der normale Fahrplan aufrecht erhalten werden, weil die durch die verbleibenden Langsamfahrtsignale bedingten Fahrzeitüberschreitungen gering sind.

Auf den Linien der verstaatlichten Nordbahn hat im Berichtsmonate die Abwicklung des Güterverkehrs mehrfach empfindlich gestockt, so daß sowohl der Verkehr von und nach den Anschlußbahnen, als auch die Güterbestellung von und nach den Industriestätten des eigenen Bereiches nur sehr schwer und unzulänglich abgewickelt werden konnte. Die Gründe hiefür sind hauptsächlich in der kolossalen Verkehrszunahme zu suchen, der gegenüber, wie behauptet werden kann, keine Bahn wesentlich besser bestanden hätte. Die Zunahme der Verkehrsleistungen war in den beiden letzten Jahren gerade so groß, wie in zehn Jahren von 1895—1905 zusammengenommen, in denen doch, wie allgemein bekannt, die Verkehrssteigerung auch eine sehr lebhafte und stetige war. Es trifft übrigens dieses Schicksal, daß die Anlagen den riesigen Anforderungen nicht mehr gewachsen sind, nicht allein die Nordbahn, sondern beinahe alle verkehrsreichen Bahnen Europas (vergl. den interessanten Artikel Colsons in Nr. 37 unserer Zeitung ex 1907). Zu diesen wesentlichen Grund kommen übrigens noch andere hinzu, wie Verkehrsschwierigkeiten auf Nachbarbahnen und hartes Wetter, so daß die Kalamität wohl begreiflich ist. Der mährisch-schlesische Industriellenverband geht daher in seiner an das Ministerium wegen der Stockungen gerichteten Eingabe wohl zu weit, wenn er die Schuld der Saumsal der Staatseisenbahnverwaltung zuschreibt, die das Jahr 1907 habe verstreichen lassen, ohne energisch die nötigen Erweiterungsbauten durchzuführen. Eisenbahnen lassen sich nicht so leicht und schnell erweitern, wie eine einzelne Fabriksanlage, namentlich, wenn die Industrie selbst mit der Lieferung von Schienen, Konstruktionsteilen etc. rückständig bleibt und wenn die Anrainer die Zwangslage der Eisenbahn als einen hinreichenden und hochwillkommenen Anlaß dafür ansehen, selbst ein möglichst gutes Geschäft zu machen.

Ganz offen muß aber konstatiert werden, daß die Zustände auf den Nordbahnlinien dringendst und baldigst gründlich saniert werden müssen, da ja unbestreitbar Handel und Wandel, sowie die Eisenbahnen selbst dadurch schweren Schaden erleiden.

Am 31. Dezember v. J. wurde der Betrieb auf der Kahlenbergzahnradbahn für die Dauer der Wintersaison gänzlich eingestellt. Auch der bis heute in Geltung gestandene Herbstfahrplan wies nur einen Scheinverkehr auf, indem bloß ein Zug täglich an Wochentagen verkehrte. Die Betriebseinstellung für die Dauer der Wintermonate ist der Kahlenbergeisenbahngesellschaft konzessionsmäßig gestattet, doch war von dieser Erlaubnis bisher kein Gebrauch gemacht worden. Die Gesellschaft beabsichtigt, im Frühjahr bei Eintritt der günstigen Witterung den Verkehr wieder aufzunehmen, doch ist das künftige Schicksal der Zahnradbahn von der Haltung abhängig, die die Kommune in der Frage der Kobenzlbahn einnehmen wird. Wird, wie es beabsichtigt, aber noch nicht beschlossen ist, die Bahn von Grinzing auf den Kobenzl ausgeführt und von dort auf den Kahlenberg weitergeführt, dann hat die Zahnradbahn ihre Existenzberechtigung verloren.

B e t r i e b s e i n n a h m e n. Nach den vorläufigen Ausweisen haben die größeren österreichischen Privatbahnen im Berichtsmonate im Vergleiche zum selben Monate des Vorjahres folgende Betriebseinnahmen zu verzeichnen:

	Dezemb. 1907	Dezemb. 1906
	Kronen	
Aussig-Teplitzer Eisenbahn: altes Netz	1,513.358	+115.408
" " neues "	252.380	+ 3.058
Böhmische Nordbahn	1,146.281	+ 61.363
Buschtěhrader Eisenbahn Lit. *A* . . .	1,480.970	— 9.100
" " Lit. *B* . . .	2,221.047	+ 90.100
Österr. Nordwestbahn: garant. Netz .	1,998.178	—139.664
" " Ergänz.-Netz .	1,614.521	—248.280
Südnorddeutsche Verbindungsbahn . .	711.903	— 36.575
Österr.-ungar. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft	10,927.761	— 51.201
Südbahn-Gesellschaft	9,928.158	+275.692

Nunmehr lassen sich auch die Jahreseinnahmen provisorisch beziffern. Der Eisenbahnverkehr zeigte im Jahre 1907 eine sehr starke Entwicklung und die Einnahmeziffern sind die höchsten, die je verzeichnet worden sind.

	1907	gegen 1906 definitiv
Südbahn	131,821.399	+ 3,792.838
Staatsbahn	78,234.586	+ 3,897.568
Nordwestbahn garantierte Linie	29,470.306	+ 836.873
" Ergänzungslinie .	19,361.879	+ 1,476.731
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	9,951.832	+ 169.196
Aussig-Teplitzer Bahn . . .	26,105.793	+ 901.127
Buschtěhrader Bahn Lit. *A* .	10,639.770	+ 272.385
" " Lit. *B* .	17,748.470	+ 906.072

In den Einnahmen der Südbahn ist bekanntlich während des zweiten Semesters des Jahres 1906 und während des ersten Semesters des Jahres 1907 ein Rückschlag eingetreten, weil in dieser Zeit die Einnahmenteilung mit den Staatsbahnen bezüglich des Triester Verkehres in Wirksamkeit trat. Dieser Rückschlag, der im ersten Semester 1907 empfindlich war und sich in einer Mindereinnahme von 3·3 Millionen Kronen ausdrückte, ist vollständig überwunden. Das Jahr 1907 zeigt in seinen Gesamtziffern abermals eine beträchtliche Zunahme, welche etwas schwächer als im Vorjahre, aber noch immer als erheblich bezeichnet werden muß. Der größte Teil der Steigerungen, die auf allen Bahnen zu verzeichnen sind, betrifft den Güterverkehr, der fast in allen Artikeln eine kräftige Entfaltung erfahren hat. Allerdings sind auch die Ausgaben bei sämtlichen Bahnen gestiegen und dürften einen erheblichen Teil der größeren Einnahmen absorbieren.

Digitized by Google

Tarifarisches. Ab 1. Jänner 1908 ist unter gleichzeitiger Einbeziehung der Strecken der k. k. Nordbahndirektion in den Geltungsbereich der Jahreskarten der k. k. Staatsbahnen eine Preiserhöhung derselben eingetreten, für welche Maßnahme folgende Gründe den Ausschlag gaben: Die Gebühren für die Zeitkarten der Staatsbahnen stammen aus dem Jahre 1896; seit dieser Zeit hat das Staatseisenbahnnetz eine fast 30%ige Vergrößerung erfahren, ohne daß diese in den Preissätzen irgendwie zum Ausdrucke gekommen wäre. Außerdem ist in den letzten Jahren die Ausnützungsmöglichkeit durch die Vergrößerung des Zugsverkehres bedeutend gestiegen. Einen besonderen Vorteil hatten die Besitzer von Jahreskarten dritter Klasse, die bis vor einigen Jahren nur eine geringe Anzahl von Schnellzügen benützen konnten. Nunmehr sind bei fast allen Schnellzügen auch Waggons dritter Klasse einrangiert. Die faktische Ausnützungsmöglichkeit ist seit 1896 so gestiegen, daß manche Jahreskartenbesitzer schon nach wenigen Monaten den vollen Preis ihrer Karte „ausgefahren" hatten.

Bei den Jahreskarten wurde der Einheitssatz von 10 h pro *km* auf 12 h erhöht. Die Mindestgebühr für eine Jahreskarte wird nunmehr für die dritte Klasse K 350 gegen K 290 nach der alten Verordnung betragen; für eine Jahreskarte zweiter Klasse sind K 630 zu entrichten. Jahreskarten werden sowohl für einen Staatsbahndirektionsbezirk, als auch für eine beliebige Kombination von Direktionsbezirken ausgegeben. Um die Berechnung solcher kombinierter Jahreskarten zu ermöglichen, wurden für den Bereich einer jeden Staatsbahndirektion bestimmte Gebührensätze fixiert. Wählt nun ein Interessent mehrere Direktionsbezirke, so werden die Einheitspreise addiert und ihre Summe ergibt den Preis der Jahreskarte. Sollte die Summe jedoch einen geringeren Betrag als K 350 für eine Jahreskarte dritter Klasse ergeben, so hat der Interessent die Mindestgebühr, die ungefähr drei Direktionsbezirken entspricht zu bezahlen.

Auch für die Abonnementskarten tritt mit 1. Jänner 1908 eine Erhöhung ein; der bisherige Preis dieser Legitimationen betrug für Reisende dritter Klasse K 80. Durch den neuen Tarif wird die Gebühr auf K 120 erhöht. Für Legitimationskarten zweiter Klasse wurde der Preis mit K 216 festgesetzt.

Der Preis der Streckenkarten wurde nicht erhöht, sondern vielmehr ihr Geltungsbereich auf 100 *km* ausgedehnt. Bisher waren 40 *km* die längste Strecke, die von den Besitzern dieser Fahrkartenkategorie benützt werden konnte.

Die österreichischen Staatsbahnen haben im Berichtsmonate die Vereinbarungen des österreichischen Eisenbahnverbandes sowie des österreichisch-ungarischen Eisenbahnverbandes per 1. Juli 1908 gekündigt. Diese Entschließung der österreichischen Staatsbahnen bezweckt, die gegenwärtige, zwischen den österreichischen Staatsbahnen und den österreichischen Privatbahnen bestehende Verkehrsteilung auf neue Grundlagen zu stellen, wobei die durch die Verstaatlichung der Ferdinands-Nordbahn und die Regierung der Nordwestbahnstrecke Zellerndorf—Siegmundsherberg wesentlich gesteigerte Konkurrenzkraft der österreichischen Staatsbahnen ihren entsprechenden Ausdruck finden soll.

Die ungarischen Staatsbahnen haben den am 1. Jänner 1908 in Kraft tretenden Lokalgütertarif publiziert, der im großen und ganzen auf gleicher Grundlage aufgebaut ist wie der derzeit bestehende. Jedoch ist hervorzuheben, daß zufolge des Ausgleiches nunmehr einige Bestimmungen beseitigt sind, welche bisher die österreichischen Güter von den Begünstigungen ausgeschlossen haben, die für ungarische Produkte gewährt waren. Aus dem Verzeichnisse der Ausnahmetarife ist hervorzuheben, daß einzelne Artikel aus denselben teils eliminiert, teils neue Artikel in dieselben einbezogen wurden. Es gilt dies z. B. rücksichtlich des Artikels Holz zu Grubenzwecken im Ausnahmetarife I, der Artikel Schwefelkies, Steine, Ton, Porzellanerde, Kaolin im Ausnahmetarif II, ferner der Artikel Reis, geschält, im Ausnahmetarife XI etc. etc. Verbesserungen in bezug auf die Verfrachtung österreichischer Artikel auf den Linien der ungarischen Staatsbahnen weist der Lokaltarif insofern auf, als in die Ausnahmetarife XVI (Mineralwasser), XIX (Papier), XX (Tonwaren), XXI (Hohlglaswaren) die Station Kassa (Kaschau) wieder einbezogen wurde. Hiedurch wird es nunmehr ermöglicht, daß die betreffenden österreichischen Produkte bei Umkartierung in der genannten Station der ungarischen Frachtermäßigung teilhaftig werden. Im Ausnahmetarife XVI für Mineralwässer erscheinen überdies die von einigen Budapester Bahnhöfen seit Jahren gewährten Ermäßigungen für die Artikel „Bitterwässer" und „Kristallwasser" beseitigt. Eine Aufnahme von Stationen der Kaschau-Oderberger Eisenbahn in die nur für den Verkehr der ungarischen Staatsbahnen gültigen Ausnahmetarife hat nicht mehr stattgefunden, wie dies z. B. bei den Ausnahmetarifen für Papier und Tonwaren zu ersehen ist. Die jetzt im Ausnahmetarife für Hohlglaswaren enthaltene Bestimmung, wonach derselbe nur bei Beförderung über die Grenzen Ungarns hinaus Geltung hatte, wurde im neuen Tarife fallen gelassen und endlich der Ausnahmetarif XXI für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren im Lokalgütertarife nicht mehr berücksichtigt.

Staatseisenbahnrat. Die letzte Herbstsession des Staatseisenbahnrates war reich an Beratungsgegenständen, von denen die Verstaatlichungsfrage, über die hier bereits wiederholt und eingehend berichtet wurde, der wichtigste war. Es wurde auch die Ausdehnung der Verstaatlichung auf die Lokalbahnen, insbesondere der an das Staatsbahnnetz anschießenden, weiter die Verstaatlichung der Eisenbahn Wien-Aspang und der Linien Fehring—Friedberg, ferner die Wiederherstellung geordneter Betriebsverhältnisse auf der zunächst für die Verstaatlichung in Aussicht genommenen Linien der Staats-Eisenbahn-Gesellschaft beantragt. Der Regierungsvertreter erklärte hierauf, daß das Eisenbahnministerium der Verstaatlichung der Lokalbahnen keineswegs ablehnend gegenüberstehe, daß vielmehr, wie es in einzelnen Fällen schon geschehen sei, solche Lokalbahnen, für die der Staat ein besonderes finanzielles Interesse habe oder die eine wichtige Ergänzung des Staatsbahnnetzes bilden, der Verstaatlichung im geeigneten Zeitpunkte zugeführt werden. Hinsichtlich der Verstaatlichung der Eisenbahn Wien-Aspang wurde seitens der Regierung auf das Gesetz vom 19. Februar 1907 hingewiesen, welches der Staatseisenbahnverwaltung das Recht einräumt, die Strecke Aspang—Wien gegen Entschädigung mitzubenützen. Zur Verstaatlichung nahm überdies der Minister in einer beifällig aufgenommenen Rede das Wort, der erklärte, daß die bevorstehenden Verhandlungen mit der Staats-Eisenbahn-Gesellschaft, der Böhmischen Nordbahn und der Südnorddeutschen Verbindungsbahn kein Scheingefecht sei, sondern ernstlich geführt werden, daß aber andererseits die zu erwerbenden Bahnen nicht überzahlt werden sollen. Den nächsten Gegenstand der Debatte bildeten die neuerlich wegen baulicher Herstellungen an die Staats-Eisenbahn-Gesellschaft gerichteten Erlässe, über welche an einer anderen Stelle berichtet wird.

Von den übrigen Vorschlägen sind hervorzuheben: Der Antrag betreffend die tägliche summarische Verlautbarung der in den Kohlenrevieren angeforderten und tatsächlich beigestellten Wagen seitens der Bahnen ab 1. Jänner 1908 und der Antrag betreffend die Fortsetzung der Verstaatlichung Lemberg-Podhajce bis Buczucz, welche Anträge zum Beschlusse erhoben wurden.

Bezüglich des Antrages betreffend den Anschluß der Stationen der k. k. Staatsbahnen an das staatliche Telephonnetz wies der Vertreter des Eisenbahn-

Digitized by Google

ministeriums auf die den Staatsbahndirektionen erteilte Ermächtigung hin, in allen Stationen mit lokalem Telephonnetz nach Maßgabe des vorhandenen Bedürfnisses Stationstelephone anzubringen. Zufolge der Anfrage über den Stand der Vorbereitungen für die Reorganisation der Staatsbahnverwaltung wurde über Anregung der Regierung ein 21 gliedriger Ausschuß gewählt, der noch während der Ausarbeitung der Reform zum Worte gelangen soll. Hinsichtlich der Einführung des elektrischen Betriebes auf der Wiener Stadtbahn teilte die Regierung mit, daß die Versuche mit der elektrischen Lokomotive nicht befriedigend ausgefallen seien, man daher jetzt den Betrieb mit Motorwagen erproben wolle. Der Antrag betreffend die Herstellung einer Schienenverbindung zwischen einem geeigneten Punkte der neuen Alpenbahnen jenseits Görz und Divacca oder zwischen Opcina und Herpelje-Kozina wurde dahin beantwortet, daß die generellen Projektsstudien bereits eingeleitet seien.

LITERATUR.

G. Freytags Verkehrskarte von Österreich-Ungarn 1908, Maßstab 1:1,500.000, 71:98 *cm* groß, Preis K 2. (Verlag von G. Freytag & Berndt, Wien.) Der reiche Inhalt dieser Karte: Alle im Betriebe oder im Bau befindlichen Bahnen (jede in anderer Farbe), alle ernsthaften Projekte, sämtliche Bahn- und Postorte, deren Entfernung voneinander in Kilometern, die Bezeichnung der k. k. österreichischen, wie auch der kgl. ungarischen Staatsbahndirektionsbezirke durch verschiedene Farben, eine Menge sonstiger interessanter Daten (Vergleich der Länge der Staatsbahnen Österreichs, Ungarns und der größten Privatbahnen, Verhältnis der gemeinsamen Ausgaben zu jenen Österreichs bezw. Ungarns, ein Wandkalender usw.), machen die Freytagsche Verkehrskarte zu einem ganz ausgezeichneten Hilfsmittel jedes am Verkehrswesen unseres Vaterlandes Interessierten. Wir müssen sie jedermann bestens empfehlen.

CLUB-NACHRICHTEN.

Bericht über die Clubversammlung am 14. Jänner 1908. Der Vorsitzende, Exzellenz Dr. Ritter v. Wittek, eröffnete die Versammlung mit folgenden geschäftlichen Mitteilungen:

Ich bringe nochmals in Erinnerung, daß am Samstag, den 18. d. M., präzise 8 Uhr, ein Vergnügungsabend unter Beteiligung von Damen stattfindet. Die Mitwirkung hervorragender Kunstkräfte an diesem Abende ist sichergestellt.

In der nächsten, am Dienstag, den 21. d. M., 1/27 Uhr, stattfindenden Clubversammlung wird Herr Jacques Jaeger, Schriftsteller, einen Vortrag mit Lichtbildern halten, über: „Winterfahrt nach Nordwestafrika“. Zu diesem Vortrag werden auch Damen Zutritt haben.

Heute hält Herr Dr. S. Jellinek einen Vortrag: „Über den hygienischen Umgang mit elektrischen Stromeinrichtungen.“

Der Vortragende weist darauf hin, daß bei der immer steigenden Verbreitung der elektrischen Anlagen deren segensreiche Wirkungen heute schon fast in jedem Hause zur Erhöhung der Bequemlichkeit und des Komforts beitragen, es auch angezeigt erscheine, auf die unumgänglichen Gefahren des elektrischen Stromes aufmerksam zu machen und durch allgemeine Aufklärung über die richtige Behandlung der Stromleitungen die ohnedies verhältnismäßig geringe Zahl der elektrischen Unfälle nach Tunlichkeit zu reduzieren. Drei Fragen sind es, auf die sich das Vortragsthema zu erstrecken habe. 1. Welche Stromanlagen sind gefährlich. 2. An welchen Punkten unserer Hausleitungen können Gefahren eintreten und 3. welche Nutzanwendung muß man aus den Erfahrungen der Elektrotechnik und der Unfallspraxis ziehen?

In äußerst übersichtlicher und leicht verständlicher Weise schilderte Herr Dr. Jellinek, welcher auf dem behandelten Gebiete ein profundes Wissen produzierte, die Umstände, welche bei Eintritt eines Unfalles mitwirken und wies nach, daß nicht die Stromspannung allein hiebei ausschlaggebend sei, vielmehr außer der Voltzahl, auch die Stromstärke (Ampere), die Zeitdauer der Stromeinwirkung, der zu bewältigende Widerstand, und zwar bei der Ein- und Austrittsstelle, die Polzahl, die Richtung des Stromkreises, der Zustand in dem sich das stromdurchflutete Individuum befindet und schließlich die Reaktion des betroffenen Objektes von wesentlicher Bedeutung sei.

All diese Momente kämen in Betracht, ob man Lampenfassungen, Schalter, Kontakte, Leitungen — als die wichtigsten der gefahrbringenden Punkte bei einer elektrischen Anlage — ungefährdet berühren dürfe oder diese Unachtsamkeit durch eine mehr oder minder schwere Verletzung zu büßen habe.

Zur Vermeidung von Unfällen empfiehlt der Vortragende, der aus seiner reichen Erfahrung eine große Anzahl interessanter Einzelfälle erwähnt, die Anbringung der Hausleitungen ohne Rücksichtnahme auf ästhetische Bedenken auf den Tapeten, Plazierung der Taster und Kontakte tunlichst an den Kindern unzugänglichen Orten, Beleuchtung von Badezimmern, Waschküchen und anderen nicht verläßlich gegen die Erde isolierten Räumen mit Deckenkörpern u. a. m.

Der Vortragende, dessen fesselnde Ausführungen mit reichem Beifall belohnt werden, gibt noch über eine Anfrage des Herrn Ober-Inspektor Engel Aufklärungen über die behauptete Gefährlichkeit des Akkumulatorenbetriebes von Fahrzeugen und weist an Fällen aus seiner medizinischen Praxis nach, daß viele Unfälle ganz unbegründet der Einwirkung des elektrischen Stromes zugeschrieben werden.

Erfahrungsgemäß sei der Prozentsatz der Unfälle bei Gas- und Dampfbetrieben ein weit höherer, was in erster Linie der strengen Handhabung der von den Elektrotechnikern vorgeschriebenen Sicherheitsmaßnahmen zuzurechnen sei.

Nach den Dankesworten des Clubpräsidenten, welcher sowohl die Aktualität des Themas als auch dessen glänzende Behandlung durch den Vortragenden hervorhob, erneuten sich die Beifallsbezeugungen auf das lebhafteste.

Der Schriftführer Dr. Leipen.

Veränderungen im Mitgliederstande im Monate Dezember 1907.

Gestorben ist:

Das wirkliche Mitglied, Herr Wilhelm Hallama, k. k. Regierungsrat, Direktor der Tramway-Gesellschaft vormals Kraus & Co.

Ausgetreten sind:

Die Herren wirklichen Mitglieder: Julius Bölzel, General-Inspektor i. P. und Konrad Herrdegen, Assistent der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft; Dr. Sigmund Engelberg, Vize-Sekretär im k. k. Eisenbahnministerium; Julius v. Ow, k. k. Regierungsrat, Ober-Inspektor und Leopold Brandeis, Adjunkt der k. k. österr. Staatsbahnen; Theodor Ritter v. Jarsch, kais. Rat, General-Agent des österr. Lloyd; Adalbert Goldberger, Ober-Ingenieur, Max Stein, Revident, Dr. Emanuel Weidenhoffer, Konzipist und Alexander Freiherr v. Scaray, Assistent der k. k. Nordbahndirektion; Emanuel Mannaberg, Bureau-Vorstand der k. k. priv. österr. Nordwestbahn.

Neu beigetreten sind:

Als wirkliche Mitglieder die Herren: Dr. Robert Pattai, Landesausschußreferent für Eisenbahnen; Wilhelm Robert Huber, Ingenieur, Kais. Rat, Kommerzialrat, Vertreter der Russischen Südwestbahnen; Ing. Ludwig Freiherr v. Schrenck-Notzing, Ober-Inspektor der k. k. österr. Staatsbahnen; Dr. Karl Grissinger, Bahnkommissär und Viktor Nevolka (Klosterneuburg-Weidling), Adjunkt im Tariferstellungs- und Abrechnungs-Bureau des Eisenbahnministeriums; Ludwig Beck, Revident der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Stand mit Ende des Jahres 1907: 1 Ehrenmitglied, 604 wirkliche, 32 unterstützende und 3 korrespondierende Mitglieder.

Änderung einer Begünstigung.

Die Direktion des k. k. priv. Theaters an der Wien hat alle Sitze um 10 bis 20 h ab 1. Jänner d. J. erhöht.

An das Sekretariat sind von Seite einzelner unserer Herren P. T. Mitglieder Mitteilungen gelangt, daß einige, in unserem Begünstigungsverzeichnis aufgenommene Firmen bei Inanspruchnahme der von denselben konzedierten Begünstigungen Anstände erheben.

Das gefertigte Komitee bittet behufs Einleitung der zur Vermeidung solcher Differenzen erforderlichen Schritte um Bekanntgabe dieser Firmen an das Sekretariat.

Das Benefizien-Komitee.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten. Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hilscher. Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

Wir erlauben uns die Aufmerksamkeit darauf zu lenken, daß der 300 Personen fassende Vortragssaal des Club österreichischer Eisenbahnbeamten, Wien, I. Eschenbachgasse 11, noch für einige Tage der Woche während der Saison 1907/1908 zur Verfügung steht und werden diesbezügliche Auskünfte täglich zwischen 4—6 Uhr (Telephon 355) vom gefertigten Sekretariat erteilt.

Das Sekretariat
des
Club österreichischer Eisenbahnbeamten
Wien, I. Eschenbachgasse 11.

Pränumerations-Einladung

auf die

„Österreichische Eisenbahn-Zeitung“

Organ des „Club österreichischer Eisenbahn-Beamten“.

Erscheint vom April bis Oktober am 1. und 15. jedes Monates, von November bis März jeden Montag.

Mit 1. Jänner 1908 beginnt das 1. Quartal des XXXI. Jahrganges dieser im In- und Auslande verbreiteten, vom „Club österreichischer Eisenbahn-Beamten“ herausgegebenen Zeitschrift.

Die „Österreichische Eisenbahn-Zeitung“ bringt in jeder Nummer einen Leitartikel über irgend einen zeitgemäßen Gegenstand technischen, juristischen, kommerziellen oder administrativen Inhaltes aus dem Gesamtgebiete des Eisenbahnwesens, immer von berufenen Fachmännern. Besondere Rücksicht wird auf alle Erfindungen, Neuerungen und Fortschritte in allen fachlichen Zweigen genommen und der Lauf der Eisenbahnpolitik in sachlicher, objektiver Weise dargestellt. Stehende Rubriken sind: die technische Rundschau, worin die neuesten eisenbahntechnischen Nachrichten aus allen Kulturländern gebracht werden, volkswirtschaftliche Rundschau, worin auf alle wichtigen Vorgänge und Bedürfnisse der heimischen Volkswirtschaft mit besonderem Hinweis auf die sich ergebenden tarifarischen und verkehrstechnischen Fragen aufmerksam gemacht wird, elektrische Bahnen, worin Neuerungen und Neuanlagen besprochen werden, dann die Chronik für Personalien und Miszellen, eine kompendiöse Besprechung aller fachliterarischen Erscheinungen und ein Abdruck der im „Club österreichischer Eisenbahn-Beamten“ abgehaltenen fachlichen Original-Vorträge.

Die Mitglieder des „Club österreichischer Eisenbahn-Beamten“ erhalten die Zeitung unentgeltlich.

Solange der Vorrat reicht, werden komplette Jahrgänge früheren Datums gebunden oder lose, zu bedeutend ermäßigten Preisen abgegeben.

Die „Österr. Eisenbahn-Zeitung“ erscheint seit Beginn des XVII. Jahrganges in wesentlich vergrößertem Umfange und kostet inklusive Zusendung per Post:

Für Österreich-Ungarn:	Für das Deutsche Reich:	Für das übrige Ausland.
ganzjährig Kronen 10.—	ganzjährig . . Mark 12	ganzjährig . Francs 20
halbjährig „ 5.—	halbjährig . . „ 6	halbjährig . „ 10

Die Administration. Wien, I. Eschenbachgasse 11, Mezzanin.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Winter 1907/8. **Winter 1907/8.**

Reiseverbindungen

zwischen

Wien, den Alpenländern, Italien und Ungarn.

Giltig vom 1. Dezember 1907

[illegible]

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil II.

Einführung des Nachtrages 2 zum „Gemeinsamen Heft für den Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen untereinander“.

Mit 1. Jänner 1908 trat zum „Gemeinsamen Heft für den Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen untereinander“ vom 1. Jänner 1907 der Nachtrag 2 in Kraft, welcher in den Stationen Reichenberg, Raspenau und Friedland in Böhmen und bei der unterzeichneten Verwaltung zur Einsicht erliegt. Exemplare sind bei der königlichen Eisenbahndirektion in Berlin und bei der unterzeichneten Direktion zum Preise von 12 Hellern zu beziehen.

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Verkehr

Einführung der Nachträge 3 zu den Tarifheften 1 und 2.

Mit 25. Jänner l. J. treten zum Tarif Teil II, Hefte 1 und 2 für den Ost-Mitteldeutsch-Sächsischen Verkehr vom 1. Jänner 1907 die Nachträge 3 in Kraft, welche in den Stationen Reichenberg, Raspenau und Friedland in Böhmen und bei der unterzeichneten Direktion zur Einsicht erliegen. Exemplare sind bei der königlichen Eisenbahndirektion in Berlin und bei der unterzeichneten Direktion zum Preise von 6 respektive 12 Hellern pro Stück erhältlich.

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Elbeumschlagsverkehr mit Österreich.

Einführung des Tarifnachtrages VII.

Mit 1. Februar 1908 — für Frachterhöhungen mit 1. März 1908 — tritt der Nachtrag VII zum Elbeumschlagstarif für Österreich vom 1. Jänner 1904 in Kraft. Derselbe enthält unter anderem Ergänzungen und Änderungen der Klassenguttarife sowie der Ausnahmetarife im Kartierungs- und Rückvergütungswege. Der Nachtrag ist bei der unterzeichneten Direktion und den beteiligten Bahnen zum Preise von 38 Pfennig oder 45 Hellern erhältlich.

K. k. priv. Österreichische Nordwestbahn,
namens der beteiligten Bahnen.

Elbeumschlagsverkehr mit Österreich, Ungarn, Galizien, und der Bukowina.

Reexpedition für Zucker aller Art im Lagerhause der Firma Schenker & Komp. in Olmütz.

Die dem Lagerhaus der Firma Schenker & Komp. in Olmütz laut Publikation im Verordnungsblatte Nr. 66 vom 8. Juni 1907 Pos. 1093 für Zucker aller Art rücksichtlich der oben angeführten Verkehre eingeräumte Reexpeditionsbegünstigung bleibt unter den im Verordnungsblatte Nr. 24 vom 23. Februar 1907 Pos. 441 verlautbarten Bedingungen ab 1. Jänner 1908 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1908 in Kraft.

K. k. priv. österreichische Nordwestbahn
namens der beteiligten Bahnen.

Kundmachung

betreffend

Aufhebung der Zuschlagsfrist für die in der Station Innsbruck zur Abgabe gelangenden Frachtgutsendungen.

Die wegen außergewöhnlicher Verkehrsverhältnisse eingeführte, mit Erlaß des hohen k. k. Eisenbahnministeriums vom 11. Jänner 1907, Z. 1997/16a genehmigte und im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 8 vom 17. Jänner 1907 unter Nr. 137 verlautbarte Zuschlagsfrist für alle nach Innsbruck loko bestimmten und dortselbst zur Abgabe gelangenden Frachtgüter; mit Ausnahme von lebenden Tieren und leicht verderblichen Gütern, trat im internen und internationalen Verkehre mit 14. Jänner l. J. außer Kraft.

Es findet somit die vorerwähnte Zuschlagstarif auf Sammlungen, welche nach dem genannten Tage in Innsbruck zur Abgabe gelangen, keine Anwendung mehr.

Die Generaldirektion.

Digitized by Google

Wilhelm Beck & Söhne

k. u. k. Hoflieferanten

Wien, VIII. Langegasse 1, Zentrale.

FILIALEN: Lemberg, Innsbruck, Sarajevo.

Uniformen, Uniformsorten • • •
Kürschnerwaren und Kappen •
für Eisenbahnen. 651

K. k. priv.
Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt

Errichtet im Jahre 1825. — Wien, I. Wollzeile 39.

Die Anstalt versichert: a) Gebäude samt deren Zubehör,
b) Mobilien aller Art 613
c) Bodenerzeugnisse gegen Hagelschlag.

Reservefond d. Anst.: K 8,321.089.54 Ges.-Versicherungssumme K 2.268,990.524
Anzahl der Mitglieder: 158.128.

Österreichische
Siemens-Schuckert-Werke

Wien, XX/2. Engerthstraße 150.

Elektrische Beleuchtung 696
Elektrische Kraftübertragung
Elektrische Bahnen

Dynamomaschinen • • • | • Elektromotoren •
Schaltapparate | Zähler
Installationsmaterial. • • | • • Bogenlampen. • •

Installationsbureau: VI/1 Mariahilferstraße Nr. 7.

Witkowitzer Bergbau- und Eisenhütten-Gewerkschaft

Witkowitz (Mähren).

Post- und Telegrammadresse: *Witkowitz, Eisenwerk.* Eisenbahnstation: Schönbrunn und Mähr.-Ostrau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Erzeugnisse: Roheisen, Eisengußware, vornehmlich Röhrenguß nachstehender Methode für Wasser-, Dampf- und Gasleitungen, Maschinen- und auch Bauguß, Stahlguß, Walzmaterial, und zwar: Stab- und Fassoneisen, Bau- und Waggonträger, Reservoir- und Kesselbleche, Stabstahl, Stahlbleche, Eisenbahn- und Grubenmaschinen aus Martinstahl, Tyres aus Martin- und Spezialstahl, Eisenbahnwaggonräder, Waggonachsen, komplette Räderpaare, Wechsel und Kreuzungen, Drehscheiben, Wasserstations-Einrichtungen, Dampfkessel, Reservoire, Gasometer, Brücken- und sonstige Baukonstruktionen, Gittermaste, Schmiedestücke und diverse Zeugschmiedware, Maschinenbau, speziell Bergwerksmaschinen für Förderung und Wasserhaltung, Pumpensätze und Ausführung diverser maschineller Einrichtungen, mittels Wassergas geschweißte, elektrisch geschweißte und maschinell gepreßte Blechwaren, stumpf- und patentgeschweißte, wie auch nahtlose Röhren, Rohrmaste, feuerfeste Ziegel und basische Steine.

Anfragen sind zu richten an die Zentral-Direktion in Witkowitz, Eisenwerk oder an die Kommerzielle Direktion, Wien, I. Operngasse 6 oder an das Verkaufsbureau, Prag, Stadtpark 19. 616

Stefan v. Götz & Söhne

Wien und Budapest

Wien — XX. Bez., Gleßmanngasse 2.
Budapest — b. Ganz & Co., Steinbrucherstr.

Eisenbahn-Sicherungsanlagen

Zentralweichenstellungen

Bahnschranken, Industriegeleisesicherungen, Geleisesperrbäume

Wechselsperren, Sperrschuhe

Werkzeuge und Gebrauchsartikel

für den

Bahnbau, Bahnerhaltungs-

und

Betriebsdienst

Berg- und Hüttenwesen

Bremsschuhe, Waggonschieber etc. Patent Büßing

Bremsschlitten Patent Schön.

Telegramm-Adresse: Bahngötz Wien Telephon.

„A B C“-Code fünfte Ausgabe in Verwendung.
Telephon 21682 und 21683 interurban. 637

Siemens & Halske

Aktiengesellschaft Wien.

Werk: III. Hainburgerstraße Nr. 29.
Direktion: III. Apostelgasse Nr. 12.

Eisenbahn-Sicherungsanlagen. Schwachstromanlagen.

Telegraphen- und Telephonanlagen, Anlagen für drahtlose Telegraphie, Marine- und Gruben-Signalapparate, Minenzünder, Feuermelde-, Wächterkontroll- und Alarmanlagen, Wassermesser, Wasserstands-Fernmelder, Schalttafel-Meßinstrumente, Wissenschaftliche-, Laboratoriums- und Eicheinrichtungen, Elektromedizinische Apparate, Röntgen-Einrichtungen, Trockenelemente, nasse Elemente, Elemente für Momentbeleuchtung, S. & H.-Beutelelemente, Kabel- und Leitungsdrähte für Telephon- und Telegraphenzwecke. 695

Kraluper Mineralöl-Raffinerie

690

PRAG — liefert helle und dunkle Zylinderöle für Normal- und Heißdampf,

helle und dunkle Maschinenöle, Wagenachsenöle, Petroleum, Benzin, Fette etc. etc.

Darlehen!

Allgemeine Cautionsbank Aktiengesellschaft

General-Repräsentanz für Österreich:

WIEN, IV. Technikerstraße Nr. 5.

Die Allgemeine Cautionsbank gewährt an **Eisenbahnbeamte** Darlehen gegen Gehaltsvormerkung zu außerordentlich günstigen Bedingungen, u. zw.: 1. Die Bank fordert an Darlehenszinsen pro anno 6½%; selbstredend immer von der verbleibenden Restschuld. 2. Der Darlehenswerber hat sich hinsichtlich seines Gesundheitszustandes einer ärztlichen Untersuchung zu unterziehen. Die übliche teure Lebensversicherung wird jedoch nicht verlangt. Für den Fall des Ablebens des Darlehenswerbers erlischt die restierende Schuld, so daß den Erben keinerlei Verpflichtung auferlegt bleibt. Für diesen seitens der Bank gebotenen Vorteil ist alljährlich ein mäßiges Schadendeckungsentgelt, dessen Höhe sich nach dem Alter des Darlehenswerbers richtet, immer nur von der verbleibenden Restschuld zu bezahlen. 3. Die übliche Stellung der Bürgen kann gegen eine einmal zu entrichtende mäßige Zahlung unterbleiben. (6 Perzent der Darlehenssumme.) 4. Bei der Erteilung des Darlehens werden als einmalige Kosten die Barauslagen und 1 Perzent Bankprovision in Abrechnung gebracht.

Zu weiteren Informationen ist die Bank jederzeit bereit und stehen Antragsformulare zur Verfügung. 674

Für den Inseratenteil verantwortlich Annoncen-Expedition M. Pozsonyi, Wien, IX. Hörlgasse 5.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten. — Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Bilscher. — Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

Redaktion und Administration:
WIEN, I. Eschenbachgasse 11.
Telephon Nr. 365.
Postsparkassen-Konto der Administration: Nr. 806.246.
Postsparkassen-Konto des Club: Nr. 850.693.
Beiträge werden nach dem vom Redaktions-Komitee festgesetzten Tarife honoriert.
Manuskripte werden nicht zurückgestellt.

ORGAN
des
Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

Erscheint von April bis Oktober am 1. und 15. jedes Monates
von November bis März jeden Montag.

Abonnement inkl. Postversendung
In Österreich-Ungarn:
Ganzjährig K 10. Halbjährig K 5.
Für das Deutsche Reich:
Ganzjährig Mk. 12. Halbjährig Mk. 6.
Im übrigen Auslande:
Ganzjährig Fr. 20. Halbjährig Fr. 10.
Bezugsstelle für den Buchhandel:
Spielhagen & Schurich in Wien.
Einzelne Nummern 50 Heller.
Offene Reklamationen portofrei.

№ 4. Wien, den 27. Jänner 1908. XXXI. Jahrgang.

Klingerit
ist anerkannt die einzig beste Dichtung für höchsten Dampfdruck und überhitzten Dampf etc. etc.
Klingerit wird dort empfohlen, wo noch keine Dichtung entsprochen hat!

Klingerit Dichtungs-Platten
Ringe und Fassonstücke etc.
sind nur dann echt
wenn sie auf einer Seite über die ganze Fläche mit der registrierten
Schutzmarke „Klingerit" versehen sind.
357

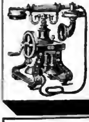
Die unter den verschiedensten „it" Namen aufgetauchten Dichtungen haben mit dem Fabrikat „Klingerit" nichts gemein, sondern sind meistens ganz minderwertige Nachahmungen. 389
Man kaufe daher nur „Klingerit" und weise Dichtungen, welche diese Schutzmarke nicht tragen, als unecht zurück.
Rich. Klinger, Gumpoldskirchen bei Wien

Leopolder & Sohn
Wien, III/1 Erdbergstraße 52.
Leipzig-Schleussig, Seumestraße 86.
Fabrik für Telegraphen-Apparate, Telephone und Telephon-Zentral-Umschalter, elektrische Stations-Deckungssignale und Bahnwächter-Läutewerke für Eisenbahnen, Telegraphen-Batterien und Leitungsmateriale, Wassermesser eigenen Patentes für städtische Wasserwerke, Bierbrauereien und Maschinenfabriken. 666
Alle Telephon- und Telegraphen-Einrichtungen werden prompt ausgeführt und Voranschläge **kostenfrei** ausgearbeitet.

PATENT-AZETYLEN-TYRES-ABZIEHÖFEN
Spezialkonstruktionen für **Stationsbeleuchtung**
□ Gasakkumulatoren für **Waggonbeleuchtung**
und **Autogene Schweißung**
Allgemeine Carbid- & Acetylen-Gesellschaft **Franz Krükl & Co.**
ZENTRAL-BUREAU WIEN, VI. Köstlergasse Nr. 5. 673


Echte Brillant- und Diamantringe von fl 6 bis 500
Echte Brillant- und Diamant-Ohrringe von fl 10 bis 1000
in selten großer Auswahl, sowie reichhaltiges Lager in Gold-, Silber- und Juwelen-Gegenständen preiswert.

Bei Barzahlungen 10 Prozent.
Andernfalls Zahlungs-Erleichterungen.
Illustrierte Preisliste gratis und franko.
A. E. DOLLINGER, en gros und en detail.
Wien, IV., Favoritenstraße Nr. 22.

Deckert & Homolka
Elektrotechnisches Etablissement
Fabriks- u. Engros-Lager IV. Favoritenstr. 42. **WIEN** Niederlage u. Installation I. Kärntnerstr. 42.
Budapest. Prag. Brünn. Paris.
Fabrikation • Installation

von Telegraphen- und Mikrotelephon-Apparaten für alle Zwecke, insbesondere für den Eisenbahn-Signal-, Sicherheits- und Meldedienst, Blitzableitern, Dynamos, Elektromotoren und Ventilatoren, Wasserstands-Anzeigern, Beleuchtungskörpern, staub- und wasserdicht. 643

Schrauben- u. Schmiedewaren-Fabriks-Aktiengesellschaft
Brevillier & Co. und A. Urban & Söhne
Wien, VI. Magdalenenstraße 18.
Fabriken: Neunkirchen an der Südbahn, Floridsdorf und Gradenberg. Nieten, Schrauben, Muttern, Drahtstiften und Schmiedewaren.

Pianos
Hoher Extra-Vorzugs-Rabatt für Beamte.
Pianinos und Klaviere von hervorragender Klangfülle und Tonschönheit, gediegenster kreuzseitiger Eisenpanzer-Konstruktion mit leichter, elastischer Spielart und verstellbarer Harfenton-Vorrichtung.
10jährige schriftliche, gesetzlich bindende Garantie!
4wöchentl. frachtfreie Probelieferung nach jeder Bahnstation.
Kleinste Ratenzahlungen, ganz nach Wunsch!

TRAUTWEIN
Pianoforte-Fabrik
WIEN
VII. Mariahilferstraße 58.

Jeder Beamte verlange umgehend kostenlose Zusendung der illustr. **Preisliste nebst Beamten-Vorzugs-Rabatt-Tabelle!**
3 starke Hefte mit mehreren Tausend Referenzen und Anerkennungen von Beamten etc. gratis zur Verfügung. 660

Digitized by Google

Garvens-Werke

WIEN

II. Handelskai 130

fabrizieren und halten großes Lager von:

Pumpen aller Art:

Baupumpen
Stationsbrunnenpumpen
Expreßpumpen f. große Förderhöhen
Pumpen für Villen und Wohnhäuser und Fabriksanlagen
Pumpen für Haus- u. Wasserleitungen.

Waagen für jeden Zweck:

Stationsbrückenwaagen
Kohlenwaagen
Magazinswaagen.

647

Kataloge u. Kostenvoranschläge auf Verlangen portofrei und kostenlos.

Soeben beginnt zu erscheinen:

Meyers Sechste, gänzlich neubearbeitete und vermehrte Auflage.

Grosses Konversations-Lexikon.

Ein Nachschlagewerk des allgemeinen Wissens.

148,000 Artikel u. Verweisungen.

11,000 Abbildungen, 1400 Tafeln und Karten.

20 Bände in Halbleder gebunden zu je 10 Mark.

Prospekte und Probehefte liefert jede Buchhandlung.

Verlag des Bibliographischen Instituts in Leipzig und Wien.

BRÜDER STOWASSER

PRAG, Charvatgasse 1988/II.

Offerieren: Ia Malaga-Baumöl, dopp. raff. Rüböl, Lokomotiv- und Wagenachsenöle, sowie russ. und amerik. Mineralöle, amerik. Zylinderöle, hell und dunkel, Knochenöl wasserhell, konsist. Maschinenfette, Salon-Petroleum.

Chemisch-technische Produkte für alle Industrien.

Prima Referenzen.

Lieferanten der k. k. österr. Staatsbahnen.

691

Gültig ab 1. Dezember 1907

K. k. Österreichische Staatsbahnen.

Kürzeste Zugverbindungen:

Wien—Arlberg—Paris—Genf.

[illegible]

Fahrtdauer Wien—Paris 29½ Stunden.

Wien—Pontafel—Venedig—Rom und Mailand—Genua.

[illegible]

Wien—Lemberg—Odessa—Kiew und Czernowitz—Bukarest—Constanza—Constantinopel

[illegible]

Wien—Köln—Brüssel—London.

[illegible]

Fahrtdauer Wien—London 31 und 33½ Stunden

Wien — Prag

[illegible]

Wien—Eger—Cassel—(Köln)—Aachen.

[illegible]

Stadtbureau der k. k. österr. Staatsbahnen in Wien, I., Wallfischgasse 15.

[illegible]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Winter 1907/8. **Schnellzugs-Verbindungen.** Winter 1907/8.

Gültig vom 1. Dezember 1907.

WIEN—ITALIEN

[illegible]

DEUTSCHLAND—ITALIEN

[illegible]

BUDAPEST—ITALIEN

[illegible]

Gegründet 1880. Gegründet 1880.

Wichtig für Klavierkäufer und Mieter!

R. Waldhäusl's Klaviere und Pianinos sind stets die allerneuesten Eisenpanzerkonstruktions-Systeme mit Harfenverstellapparat. Einzige Spezialität, auf Teilzahlung in Monatsraten nach Wunsch für Beamte, Lehrer und sonst sicher angestellte Personen, unter 15 jähriger bindender Garantie. Neue Instrumente zu fl. 720.—, 250.— und so stufenweise aufwärts. Überspielte von fl. 140.— an. Leihgebühr für neue Instrumente von fl. 4.— aufwärts. Gebrauchte Klaviere und Pianinos sowie Harmoniums werden jederzeit umgetauscht oder angekauft. Rückkauf bewilligt.

Robert Waldhäusl's größtes Klavier-Etablissement und Leihanstalt, Wien, I., Schottengasse Nr. 2 (im Schottenstiftsgebäude). Magazine und Lagerräume im eigenen Hause. — Telephon 16.502.

698

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ORGAN

des

Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

Nº 4. Wien, den 27. Jänner 1908. XXXI. Jahrgang.

Clubversammlung: Dienstag, den 28. Jänner 1908, ½7 Uhr abends. Vortrag des Herrn Anton Turtenwald, Inspektor der k. k. Staatsbahnen im Eisenbahnministerium, über: „*Die Wiener Münze*“.

Nach Schluß des Vortrages gemeinschaftliches Abendessen im Clublokale, wozu Anmeldungen vor Beginn des Vortrages erbeten werden.

Clubveranstaltungen im Monat Februar 1908.

4. Februar: Vortrag*), Hugo Koestler, k. k. Oberbaurat: „*Über die neuen Eisenbahnanlagen in Hamburg-Altona.*“ Mit Lichtbildern.

8. Februar: *Vergnügungsabend unter Beteiligung von Damen.* Beginn 8 Uhr.

11. Februar: Vortrag, Heinrich Glücksmann, dramaturgischer Direktor und Preßchef des Akademischen Verlages, über: „*Wiener Dichter. Rezitationen*“. Zu diesem Vortrag haben auch Damen Zutritt.

18. Februar: Vortrag, Jacques Jaeger, Schriftsteller, über: „*Deutschlands Kolonialmacht.*“

25. Februar: Vortrag, Karl Domenigg, Schriftsteller, über: „*Bergbahnen im Paradiese Tirols*“. Mit Lichtbildern. Zu diesem Vortrage haben auch Damen Zutritt.

Die Bewertung von Dienstbarkeiten**).

Von **Dr. Wilhelm Kowarz**, Bahnkommissär in Linz.

Mein vor Jahresfrist an dieser Stelle gebrachter Aufruf an alle Grundeinlösungskommissäre der Eisenbahnen, ihre Erfahrungen bei Bewertung von einzulösendem Eigentume und von zu erwerbenden Rechten zu veröffentlichen, fand leider bisher keine Beachtung. Ich bin aber von der Wichtigkeit des Gegenstandes und der Zweckmäßigkeit der Veröffentlichung derart überzeugt, daß ich neuerlich vor die Öffentlichkeit trete und abermals meine Aufforderung an alle Kollegen ergehen lasse.

*) Die Vorträge beginnen um ½7 Uhr.

**) Vergl. Nr. 39 aus 1906: „Die Zuständigkeit der Behörden zur Entschädigungsfeststellung für anfzulassende Bahnübersetzungen und die Berechnung dieser Entschädigung“ von demselben Verfasser.

Eine sehr schwierige Aufgabe des Richters bei der Festsetzung der von der enteignenden Bahnverwaltung den Enteigneten zu zahlenden Entschädigung ist unstreitbar die Bewertung von einzuräumenden Dienstbarkeiten. Nach § 2, Punkt 3, des Gesetzes vom 18. Februar 1878, R.-G.-Bl. Nr. 30, ist Gegenstand der Enteignung „die Einräumung von Servituten und anderen dinglichen Rechten an unbeweglichen Sachen, sowie die Abtretung, Einschränkung oder Aufhebung derartiger und solcher Rechte, deren Ausübung an einen bestimmten Ort gebunden ist“.

In Wirklichkeit sind die meisten derartigen Rechte Wegedienstbarkeiten, welche für jene Grundanrainer erworben werden müssen, denen durch den Bahnbau der bisherige Wirtschaftsweg abgeschnitten wurde, ferner Wasserleitungsdienstbarkeiten für die Führung der für die Versorgung der Stationen und Wächterhäuser mit Wasser dienenden Leitungen, Betriebsbeschränkungen beim Bergbau und der Waldwirtschaft (Bannlegung der Wälder), feuersichere Herstellungen an Wohn- und Wirtschaftsgebäuden, Freihaltung von Schutzstreifen (z. B. in Wäldern, bei Steinbrüchen) u. v. a. Wir wollen im nachstehenden nur die Bewertung von Wege- und Wasserleitungsdienstbarkeiten näher betrachten. Dies deshalb, weil in solchen Fällen am frühesten gewisse allgemeine Grundsätze aufgestellt werden können, während bei den übrigen erwähnten Beispielen, die Sonderheiten jedes einzelnen Falles zu sehr verschieden sind und bei der Entschädigungsfeststellung zu bedeutend ins Gewicht fallen.

Was zunächst die Wegedienstbarkeiten anlangt, so ist bei ihrer Bewertung als Obergrenze jener Preis anzusehen, welcher bei gänzlicher Einlösung des Grundstreifens zu zahlen wäre. In diesem Grundpreise müssen allerdings alle jene Erschwernisse mit eingerechnet erscheinen, welche das Eisenbahnenteignungsgesetz als zu entschädigende vorsieht. Also Entwertung des Restgutes, Entwertung infolge von Durchschneidung des Gutes; Schädigung des angrenzenden Gutes durch Vertragung des Schotters usw.*) Soll der Grund dem bisherigen

*) Vergl die Ausführungen des ausgezeichneten Kommentares zum E.-E.-G. von Dr. Ludwig Ritter von Kantsch, bei Manz. Leider ist seit 1895 keine neue Auflage erschienen.

Digitized by Google

Eigentümer weiter verbleiben, so bildet es für die Bewertung einen großen Unterschied, ob der Wirtschaftsweg (und nur um solche handelt es sich) beschottert oder ob, was für den Eigentümer weitaus vorteilhafter ist, die Schottermenge mit Rasenziegeln überdeckt werden soll.

Im ersteren Falle treten zu den Unannehmlichkeiten tatsächliche Schädigungen hinzu. Unangenehm bleibt es für jeden Grundeigentümer, wenn er auch fremde Wirtschaftsfuhren über seinen Besitz fahren lassen muß und wenn er im Grundbuche eine Belastung eingetragen erhält. Eine Schädigung bringt eine solche beschotterte Weganlage, wie bereits erwähnt, durch das Vertragen des Schotters in die angrenzenden Gründe und durch den gänzlichen Entgang einer Fechsung mit sich.

Unter diesen Verhältnissen wird eine Vergütung von 75% des oben näher bezeichneten Grundpreises keine zu hohe Entschädigung bedeuten. Dies besonders dann, wenn der Grundeigentümer, wie dies zumeist geschieht, auch die fernere Erhaltung des Weges übernimmt. Wenn dagegen die Weganlage derart erfolgt, daß über den Schotterunterbau Rasenziegel gedeckt werden, so erleidet der Grundeigentümer in der Regel keine oder doch nur eine sehr geringe Schädigung. Daß mit Wirtschaftsfuhren über ein Feld oder eine Wiese gefahren wird, ist etwas gewöhnliches und unvermeidliches. Durch die Schotterunterlage wird aber ein zu starkes Verschneiden der Wiese oder des Ackers durch die zahlreicheren Fuhren gänzlich hintangehalten.

In solchen Fällen kann man 30—40% des Grundpreises schon als eine vollauf genügende Entschädigung anerkennen.

Noch größeren Schwierigkeiten begegnet man bei der Bewertung von Wasserleitungsdienstbarkeiten, das Legen von Wasserleitungsröhren in einer Tiefe von einem Meter und darüber unter der Humusschichte bedeutet zumeist für den Wirtschaftsbetrieb gar kein Erschwernis. Kann man in absehbarer Zeit an eine Verbauung des zu belastenden Grundes denken, so bildet wohl unleugbar die Wasserleitungsdienstbarkeit ein Erschwernis, ja sogar eine Entwertung des Grundes, insoweit sich die Bahnverwaltung nicht zu einer Umlegung der Leitung oder zum Ersatze der Mehrkosten verpflichtet, welche durch den Bestand dieser Leitung beim Baue sich ergeben sollten. Dieses Zugeständnis wird die Bahnverwaltung zumeist vor unverschämt hohen Forderungen am wirksamsten schützen.

Bei Wirtschaftsgründen kann nur der Entgang an Fechsung in Anschlag gebracht werden, welcher beim Legen der Rohre sowie bei jeder Auswechslung derselben eintritt. Zu berücksichtigen ist auch noch der Minderertrag des betreffenden Grundstreifens, welcher nach der Zuschüttung unleugbar platzgreift, sowie ein Erschwernis in der Bewirtschaftung, nachdem es selten gelingt, den Boden wieder völlig eben auszugleichen. Unter Berücksichtigung aller dieser Umstände ist eine Entschädigung von 5 h für den Quadratmeter für diese Nachteile anläßlich jeder Aufgrabung des Bodens vollauf hinreichend.

Es erübrigt mithin nur noch eine Vergütung für jene Belästigung des Grundeigentümers, welche ihm durch die Eintragung einer Servitut (dies gilt auch für die Wegedienstbarkeiten) in das Grundbuch erwächst.

Hiedurch erfolgt eine Belastung der Parzellen der ganzen Realität im Grundbuche, wenn nicht die Bahnverwaltung von vornherein ihre Zustimmung zur lastenfreien Abtrennung aller Parzellen gibt, welche nicht unmittelbar von der Wasserleitung berührt werden. Greift die Bahnverwaltung zu diesem Auskunftsmittel, so wird es ihr in der Regel gelingen, den Entschädigungsbetrag bedeutend herabzudrücken.

Die Erschwernisse und Unannehmlichkeiten einer solchen Servitutseintragung machen sich dann bei der Abtrennung von Liegenschaftsteilen und bei Verkäufen weniger fühlbar.

Die Eintragung einer solchen Dienstbarkeit kann aber unter Umständen auch eine Erschwerung bei der Darlehensbeschaffung herbeiführen.

Die Bewertung dieser Nachteile ist aus dem im nachstehenden mitgeteilten Prozesse zu entnehmen. In der Begründung des erstrichterlichen Entschädigungserkenntnisses wird folgendes ausgeführt:

Die Sachverständigen bewerten den durch Anlegung der zu erbauenden Wasserleitung erwachsenden direkten Schaden pro Längenklafter d. i. für je 1·89 *m* mit 10 h, so daß bei der mit 180 *m* erhobenen Länge der Wasserleitung die diesbezügliche Entschädigungssumme den Betrag von rund K 10 ausmacht.

Weiters wurde seitens der Sachverständigen die durch die Einräumung und bücherliche Einverleibung der Servitut gegebene Grundentwertung mit Rücksicht auf den erhobenen Grundwert mit K 200 geschätzt.

Das Gericht hat nun auf Grund der an Ort und Stelle gepflogenen Erhebungen das ersterwähnte von den Sachverständigen abgegebene Schätzungsgutachten für gerechtfertigt erkannt und den Betrag von K 10 als Entschädigung für den durch Erbauung der Wasserleitung entstehenden direkten Schaden als angemessen erachtet.

Hingegen hat das Gericht dem weiteren Gutachten der Sachverständigen, welches die durch die Einräumung bezw. Einverleibung der Servitut bedingte Grundentwertung mit K 200 annimmt, nicht zugestimmt und den Betrag von K 200 als zu hoch gegriffen erachtet; dies in der Erwägung, daß nach der von dem Vertreter der k. k. Staatsbahndirektion abgegebenen Erklärung den Eigentümern der fraglichen Parzellen künftighin der jeweils anläßlich von Reparaturen usw. erwachsende Schade besonders vergütet werden wird und daher die Servitutsbelastung nur insoferne als grundentwertender Faktor in Betracht kommen kann, als die Eigentümer dieser Parzellen bei Vornahme von auf diese Parzellen bezügliche Transaktionen, Bauführungen, Grundtrennungen usw. immerhin durch die bestellende Servitut der Ausübung ihres Eigentumsrechtes gewissen Beschränkungen, zum mindesten Verfügungserschwernissen ausgesetzt sind.

Digitized by Google

Für die Feststellung der hiedurch gegebenen Entwertung läßt sich allerdings im vorliegenden Falle ein fester Wertmesser nicht zur Grundlage nehmen, das Gericht hat daher hiebei, daß von den Sachverständigen abgegebene Gutachten, das an Ort und Stelle gewonnene Resultat der Erhebungen und weiters den Umstand zur Berücksichtigung gezogen, daß seitens der hierländischen Landbevölkerung im allgemeinen gegen die Einräumung von Servituten eine große Abneigung besteht. Es ist gerichtsbekannt, daß wegen Bestandes oder Nichtbestandes der geringfügigsten Servituten die kostbilligsten Prozesse geführt werden, — daß daher der Wert eines Grundstückes durch Einräumung einer Servitut an sich schon eine Verminderung erfährt.

Aus vorstehenden Erwägungen hat das Gericht somit den durch Einräumung und Verbücherung der gegenständlichen Servitut erwachsenden Schaden beziehungsweise die diesbezügliche Grundentwertung mit K 140 bewertet, so daß die Gesamtentschädigungssumme mit K 150 festzustellen war.

Bei Feststellung dieses Betrages erschien es dem Gerichte nicht vom Belange, ob auf dem Grundstücke schon eine andere Wasserleitung besteht, nachdem die Sachverständigen erklärt haben, daß dieser Umstand für die gegenständliche Schadenserhebung nicht von Einfluß sei.

Gegen diese Entscheidung brachte die Privatpartei einen Rekurs ein, in welchem sie sich hauptsächlich dagegen auflehnte, daß der Richter von dem einmütigen Gutachten der Sachverständigen abgewichen ist.

Die Bahnverwaltung erteilte nachstehende Rekursbeantwortung:

Der Rekurs, welcher nach der Entscheidung des Obersten Gerichtshofes vom 10 Oktober 1899, Z. 13885, nicht an das k. k. Oberlandesgericht W., sondern an das k. k. Kreisgericht W. zu richten gewesen wäre, entbehrt jeder sachlichen Begründung, und erscheint von der irrigen Anschauung auszugehen, daß der Richter an das Sachverständigen Gutachten unter allen Umständen gebunden sei.

Die Sachverständigen haben aber zunächst nur zur I n f o r m a t i o n des Richters ihr Gutachten abzugeben. Der Richter hat, ohne an Beweisregeln gebunden zu sein, nach seiner freien, aus der gewissenhaften Prüfung des vorliegenden Materiales gewonnenen Überzeugung die Frage nach der Höhe der Ersatzleistung zu beantworten. Der im Entschädigungsverfahren zur Anwendung gelangende Grundsatz der freien Beweiswürdigung, verpflichtet zwar den Richter das Gutachten der Sachverständigen zu prüfen und zu würdigen, bindet ihn aber keineswegs an den Ausspruch derselben, wenn er zu der Überzeugung gelangt, daß derselbe unrichtig ist.

Wie aus dem Gutachten der Sachverständigen entnommen werden wolle, haben dieselben keineswegs eine einwandfreie Begründung für die Höhe des von ihnen zuerkannten Schadenersatzanspruches geliefert, sondern im Gegenteil, dem Gefühle folgend, irgend einen Betrag ausgesprochen, welcher ebensogut höher oder niederer hätte angesetzt werden können.

Dagegen stützte das erstrichterliche Entschädigungs-Erkenntnis seinen Ausspruch auf eine Berechnungsart, welche einerseits eine Entschädigung für die Unannehmlichkeiten und Schäden, welche durch die Legung der Rohrleitung entstehen, feststellt und andererseits die Nachteile berücksichtigt, welche durch die Eintragung einer Dienstbarkeit verursacht werden.

Dabei läßt sich aber der Richter von einem falschen Grundsatze leiten, indem er für die letztgenannten Nachteile deshalb einen höheren Betrag festsetzt, weil die Landbevölkerung gegen Dienstbarkeiten überhaupt eine Abneigung habe. Die Lastenfreiheit eines Gutes als solche würde sonach einen Wert der besonderen Vorliebe schaffen, welcher nach § 7 des E. F. G. außer Betracht zu bleiben hatte.

Maßgebend für die Entschädigung sind einzig und allein die Nachteile, welche durch die Einräumung der Wasserleitungsdienstbarkeit herbeigeführt werden. Eine Entwertung des Grundes findet durch die Legung der Rohre in keiner Weise statt. Denn der Grund ist ausschließlich der Landwirtschaft gewidmet, ist dermalen eine nasse, sogenannte saure Wiese, und wird zufolge seiner Lage und Beschaffenheit, wie allgemein anerkannt, in absehbarer Zeit hinsichtlich seiner Verwertung keine Änderung erfahren.

Nachdem für die Beschädigung einer etwa vorhandenen Fechsung bei Legung der Rohre die Bahnverwaltung eine besondere Vergütung zu leisten bereit ist, so ist eigentlich kein Grund für eine besondere Entschädigung vorhanden und wird deshalb auch in ähnlichen Fällen von einer solchen abgesehen. Die Sachverständigen und der Richter haben aber eine solche von 10 h für eine Längenklafter angesetzt und die Bahnverwaltung hat mit Rücksicht auf den geringen Gesamtbetrag keinen Einspruch dagegen erhoben.

Der zweite Teil der Entschädigung ist zu zahlen für alle durch die Eintragung einer Dienstbarkeit eintretenden Nachteile. Diese liegen entweder in der Schwierigkeit bei Beschaffung eines Darlehens, mitunter sogar in der Minderung der Kreditfähigkeit eines Gutes oder in den Umständlichkeiten bei Veräußerung oder Abtrennung von Grundteilen usw. Die zuerst angeführten Nachteile können bei einer Wasserleitungsdienstbarkeit nicht in Betracht gezogen werden.

Es sind also lediglich die Schwierigkeiten bei Verkäufen, Abtrennungen usw. in Rechnung zu ziehen. Nimmt man einen starken Grundverkehr an und anerkennt man die Notwendigkeit der Beschaffung einer Trennungsbewilligung alljährlich, so ergibt sich, falls man die Kosten der Beschaffung dieser Bewilligung mit K 2 (K 1 für die Eingabe an die Bahndirektion und 1 Kronen-Stempel für die Trennungsbewilligung) ansetzt, ein Entschädigungskapital von $2 \times 25 = 50$ Kronen. Die Bahnverwaltung erteilt aber ihre Zustimmung zu allen

Digitized by Google

Grundabtrennungen und Verkäufen, welche nicht die von der Wasserleitung berührten Parzellen treffen und ist bereit, diese Zustimmung im Grundbuche ersichtlich machen zu lassen.

Hiedurch wird aber die Notwendigkeit der Beschaffung einer Trennungsbewilligung auf das geringste Maß eingeschränkt, so daß das Kapital von K 50 zur Bestreitung dieser Ausgaben mehr als hinreichend ist. Das Gericht hat aber beinahe den dreifachen Betrag hiefür angesetzt.

Um diese Ausführungen, welche darauf abzielen, das k. k. Kreisgericht davon zu überzeugen, daß die vom ersten Richter zuerkannte Entschädigung viel zu hoch berechnet erscheint, noch weiter zu erhärten, sei auf ein anderes Erkenntnis verwiesen. Aus dem Erkenntnisse des k. k. Verwaltungsgerichtshofes vom 4. April 1905, Z. 3771, enthalten in Nr. 62 ex 1907 des Verordnungsblattes für Eisenbahnen und Schiffahrt ist zu entnehmen, daß die Stadt Reichenberg für die Duldung der Stollenführung für die Trink- und Nutzwasserleitung einschließlich der Entschädigung für die Eintragung der bezüglichen Dienstbarkeit, an die Grundeigentümer 40 h für die laufende Längenklafter bezahlte, was in dem vorliegenden Falle einer Gesamtentschädigung von rund K 40 entspräche, wobei unberücksichtigt bleibt, daß es sich doch in dem genannten Beispiele um einen Stollen, in dem gegenständlichen Falle hingegen um ein dünnes Rohr handelt.

Die gefertigte Bahndirektion beantragt daher, das k. k. Kreisgericht geruhe den Rekurs als vollständig unbegründet zur Gänze und kostenpflichtig abzuweisen.

Diesem Ansuchen hat das Berufungsgericht mit nachstehender Begründung tatsächlich Folge gegeben.

Die Beschwerdeführer bekämpfen die erstrichterliche Entscheidung aus dem einzigen Grunde, weil der Richter entgegen dem Gutachten der Sachverständigen statt auf K 210 auf K 150 Schadenersatz erkannt hat.

Nach § 30 des Enteignungsgesetzes zum Zwecke des Betriebes von Eisenbahnen, Gesetz vom 16. Februar 1878, Nr. 30, R.-G.-Bl., hat das Gericht ohne an Beweisregel, also auch an das Gutachten der Sachverständigen, gebunden zu sein, nach freiem Ermessen zu entscheiden.

Nach den Erhebungen besteht die Erschwerung lediglich in der bücherlichen Servitutsbelastung, welche bei einer allfälligen Grundtrennung in Frage kommen kann.

Diese Belastung trifft aber nur einen einzigen bestimmten Grundkomplex. Die Parzellen bilden also für die Zerteilung und Trennung des übrigen Gutes kein Hindernis. Der zugesprochene Betrag ist daher vollkommen genügend, die Kosten einer allfälligen Grundtrennung zu decken.

Die niederösterreichisch-steirische Alpenbahn und ihre künftige Elektrisierung.

Vortrag gehalten im Club österreichischer Eisenbahnbeamten am 29. Oktober 1907.

Vom Landesbaurat Ingenieur E. Engelmann, Leiter der niederösterreichischen Landes-Eisenbahnbaudirektion.

(Schluß.)

Die Elektrisierung der niederösterreichisch-steirischen Alpenbahn.

Aus der obigen Zusammenstellung der Fahrbetriebsmittel der niederösterreichisch-steirischen Alpenbahn ist ohne weiters zu ersehen, daß der Verkehr auf dieser Bahn mit ganz unzureichenden Mitteln betrieben wird. Schon in der Wintersession 1906 des niederösterreichischen Landtages wurde die Unzulänglichkeit des Fahrparkes geschildert, jedoch nur die Mittel zur Nachschaffung von Wagen bewilligt, da die Frage der Einführung der elektrischen Traktion damals noch unentschieden blieb. Ein weiterer Kredit wurde in der Sommersession 1907 beschlossen; der unzulängliche Fahrpark konnte indessen trotzdem wegen der langen Liefertermine der Waggonfabriken in diesem Jahre noch nicht vergrößert werden.

Die Folge davon war, daß trotz der aufreibenden Tätigkeit des Betriebspersonales und der vollendeten Ausnützung des vorhandenen Materiales oftmals Fahrgäste zurückgewiesen, jede Ankündigung der Bahn sorgfältig vermieden und sogar eine feierliche Eröffnung unterlassen werden mußte, um nicht durch weiteres Bekanntwerden einen noch erdrückenderen Andrang des Verkehres hervorzurufen.

Die Bahn als eingeleisige Anlage mit Dampfbetrieb ist nun nach übereinstimmenden Gutachten hervorragender Fachmänner überhaupt nicht in der Lage, den Verkehr auf die Dauer zu bewältigen.

Eine Abhilfe ist aber nur durch Verstärkung des Oberbaues, bei eventueller Anlegung eines zweiten Geleises oder durch Einführung des elektrischen Betriebes möglich. Die Verstärkung des Oberbaues allein wäre schon mit großen Mehrkosten verbunden, die Legung eines zweiten Geleises jedoch wäre nach Ausspruch eines Fachmannes des Eisenbahnrates geradezu eine Ungeheuerlichkeit, da es bei der an schroffen Abhängen sich hinziehenden Bahn mehr kosten würde, als die Hauptbahn selbst.

Es blieb also nur das zweite Mittel, die Leistungsfähigkeit der Bahn durch Einführung der elektrischen Traktion zu erhöhen, übrig, wodurch ohne Gefährdung der Sicherheit eine bedeutend größere Schnelligkeit erreicht und auch eine stärkere Ausnützung der Bahnstrecke selbst möglich wird.

In welchem Grade die Leistungsfähigkeit der Bahn durch deren Elektrisierung gesteigert werden wird, zeigt folgende Berechnung, welche von den Fachorganen des Landeseisenbahnrates aufgestellt wurde.

Die derzeitige Leistungsfähigkeit der Bahn erreichte in den Monaten Juli und August 1907 mit einer Verkehrsdauer von 5 Uhr früh bis 10 Uhr abends mit der Beförderung von zirka 2800 Personen per Tag ihr Maximum.

Durch erhöhte Fahrgeschwindigkeit beim elektrischen Betriebe läßt sich eine Steigerung des Verkehres um 20% leicht erreichen, das heißt, es werden täglich etwa 3360 Personen mit 11—12 Zügen à 10 Waggons befördert werden können.

Die elektrischen Doppelzüge würden dann rund 7000 Personen täglich oder 210.000 im Monat befördern können; dies bedeutet jedoch gegenüber dem jetzigen Maximum im August 1907 von 96.000 Personen eine Steigerung von 133%.

Es ist also möglich, ohne Ausführung eines zweiten Geleises und ohne Benützung der

Digitized by Google

Nachtzeit die Leistungsfähigkeit der Bahn beim elektrischen Betrieb derart zu steigern, daß ein fast nicht mehr zu erwartender gesteigerter Personenverkehr sich normalmäßig abwickeln läßt.

Die jährliche Ersparnis bei 600.000 Zugs *km* (gegenüber den jetzigen 336.000 *km* in neun Betriebsmonaten) und 5·5 *h* Stromkosten per *KW*/Std. wird zirka K 100.000 betragen.

Ein Zugskilometer kommt dabei auf rund 17 Heller. Bei Vermehrung der Zugszahl von 8 auf 10 Zugspaare werden jährlich 150.000 Zugs/*km* mehr zurückgelegt, werden daher jährlich rund K 127.000 erspart; mit diesem Betrage wird allein die 4% Verzinsung einen Kapitels von mehr als 2 Millionen Kronen gedeckt, welches für die Erbauung der Landes-Elektrizitätswerke in Antwendung gebracht wird.

Nach diesen Erwähnungen und nach dem Gutachten des niederösterreichischen Landeseisenbahnrates war die „Einführung der elektrischen Traktion auf der Bahn St. Pölten—Mariazell—Gußwerk ein Gebot der Notwendigkeit, um den Verkehrsbedürfnissen gerecht zu werden" und „es erschien geboten, das Werk je eher in Angriff zu nehmen und durchzuführen, um so rasch als möglich die Bahn ihrem vollen Nutzen zuzuführen."

Zur Erzeugung der zum elektrischen Betriebe der Bahn nötigen elektrischen Energie wurden vom niederösterreichischen Landeseisenbahnamte unter Leitung des Vortragenden die Projekte für die Errichtung der Landes-Elektrizitätswerke, nämlich zweier hydraulischer Zentralen bei Wienerbruck und Trübenbach, und einer Maschinen-Reservezentrale in St. Pölten, sowie die Projekte zur Elektrisierung der Bahn, d. i. der elektrischen Streckenausrüstung, der Hochspannungsleitungen, der elektrischen Fahrbetriebsmittel usw. ausgearbeitet. Nachdem sich der niederösterreichische Landtag schon in der Wintersession 1906 und in der Sommersession 1907 prinzipiell für das Projekt ausgesprochen hatte, wurden in der Herbstsession 1907 die einstimmigen Beschlüsse zur Durchführung der Projekte sowohl des Landes-Elektrizitätswerke, als auch der Elektrisierung der niederösterreichisch-steierischen Alpenbahn gefaßt.

Die Projekte umfassen kurze folgende Teile: Die Zentrale I Wienerbruck wird im Talboden der Erlauf nächst der Einmündung der Lassing erbaut werden. Das Wasser der Erlauf wird zirka 4½ *km* oberhalb in einen Stauweiher bei Mitterbach (Fassung 1,200.000 m^3) angesammelt und von dort in einem Druckstollen dem Wasserschloß zugeführt, das sich hoch oberhalb der Zentrale in der Felslehne befindet. Aus dem Schloß stürzt das Wasser durch eine steile Leitung von Stahlrohren mit 150 *m* Gefälle in die Turbinen der Zentrale I.

Der Minimalwasserzufluß wurde mit 800 *l*/Sek. ermittelt. Das Wasser der Lassing wird oberhalb ihres Falles in einen Stauweiher bei Wienerbruck (Fassung 300.000 m^3) angesammelt und durch einen Druckstollen von 1½ *km* Länge der höheren Etage des obbezeichneten Wasserschlosses zugeführt. Von dort stürzt es durch eine zweite Stahlrohrleitung mit 165 *m* Gefälle in die Turbinen der Zentrale I. Der Minimalwasserzufluß beträgt hier 450 *l*/Sek.

Die Zentrale I erzeugt durch die Wasserkräfte der Erlauf und der Lassing 2420 *PS*.

(Die oben erwähnten Stauweiher dienen zur Akkumulierung der sonst in den guten Wasserzeiten nutzlos abfließenden Wassermengen, bedeuten also eine Erweiterung der Werksanlage und eine außerordentliche Erhöhung der Kraftproduktion.)

Die Zentrale II wird zirka 4½ *km* erlaufabwärts von der Zentrale I zu liegen kommen.

Das Wasser, das die Turbinen der Zentrale I nach geleisteter Arbeit verläßt und wieder in die Erlauf einfließt, wird vereinigt mit dem übrigen Flußwasser, neuerdings gestaut und in einen Druckstollen geleitet.

Da nun die gesamte Wassermenge der Erlauf, Lassing und des mittlerweile in erstere eingemündeten Ötscherbaches zur Verfügung steht, kann der neue Druckstollen mit einem Minimalwasserquantum von 1950 *l*/Sek. gespeist werden.

Dieser Druckstollen wird bis zum Wasserschloß der Zentrale II fortgeführt, das sich an der Felslehne oberhalb Trübenbach befindet. Von dort stürzt das Wasser durch eine steile Stahlrohrleitung mit 80 *m* Gefälle in die Turbinen der Zentrale II.

Der Nutzeffekt dieser Zentrale beträgt 1950 *PS*. Unter Zugrundelegung der Mindestwasserstände kann daher aus Zentrale I auf 2420 *PS*, aus Zentrale II auf 1950 *PS*, zusammen auf 4370 *PS* unter allen Umständen gerechnet werden. Diese Pferdestärken verstehen sich bei 12stündiger Vollbelastung und 12stündiger halber Belastung des Werkes.

Diese Minimalwassermengen treten jedoch nur während eines geringen Teiles des Jahres ein. Die meiste Zeit über, und zwar durch 9 bis 10 Monate pro Jahr kann mit weit höheren Wasserständen gerechnet werden, die eine Kraft von 6000 *PS* und darüber bieten.

Um nun im Falle des Versagens der einen Zentrale den Betrieb der Bahn aufrecht erhalten zu können, ohne die andere Zentrale besonders zu überanspruchen, wird in Sankt Pölten eine Maschinenreserve-Zentrale mit 1500 *PS* erbaut werden. Rechnet man dazu die 4370 *PS*-Minimalwasserkraft der beiden hydraulischen Zentralen, so braucht die Maschinenreserve kaum durch 2 bis 3 Monate im Jahre in Anspruch genommen zu werden, um das ganze Jahr über eine Leistung von 5870 *PS*, das ist rund 6000 *PS* gesichert zu haben. Dies ermöglicht neben dem Bahnbetrieb auch eine reichliche und gesicherte Abgabe von elektrischer Kraft an die Industrien.

Die Maschinenreserve soll aus zwei Diesel-Motoren à 750 *PS* bestehen, die jederzeit sofort in Betrieb gesetzt werden können und in St. Pölten neben der Bahnwerkstätte aufgestellt werden.

Hiedurch ist es möglich, das Personal der Reparaturwerkstätte zur Bedienung der Reservemaschinen einzuschulen und so eine stets bereite Mannschaft zur Verfügung zu haben, die während der übrigen Zeit in der Werkstätte des Bahnbetriebes Verwendung findet.

Die Baukosten sind veranschlagt:

Für Zentrale I	
„ „ II . . . . mit	K 3,329.000
„ Stauweiheranlagen	
„ die Maschinenreserve mit	700.000
„ „ Hochspannungsleitungen etc. mit . . .	1,271.000
zusammen mit .	K 5,300.000

Die vorerwähnten Wassermengen des Projektes sind ermittelt worden:

a) Theoretisch aus den Niederschlagsbeobachtungen;

b) aus vergleichenden Messungen am Ende der Niederschlagsgebiete und

c) durch direkte Messungen.

Das hydrographische Zentralbureau, ebenso das hydrographische Landesbureau hat über Ersuchen des niederösterreichischen Landeseisenbahnamtes eigene, unabhängige Wasserstandsaufnahmen gemacht, welche gegenüber den sehr vorsichtig kalkulierten Ziffern des Landeseisenbahnamtes bedeutend reichlichere Wasserabflußmengen ergaben.

Neben diesem wichtigsten Punkte der Betriebssicherheit sind die Sicherungen gegen Eis, gegen Versickern des Wassers in den Stauweihern und den Druckstollen, sowie gegen Hochwassergefahr mit besonderer Sorgfalt in dem Detailprojekte ausgearbeitet worden.

Digitized by Google

Bezüglich der Wahl des elektrischen Betriebssystemes ist das Ergebnis von Studienreisen zum Studium bestehender oder projektierter elektrischer Bahnen maßgebend gewesen. So unter anderen die Valtellina-Bahn, die Simplon-Bahn, die Valemaggia- und die Misox-Bahn, ferner die schwedischen und die hamburgischen staatlichen elektrischen Versuchsbahnen, endlich die Projekte der elektrischen Bahn Wien—Preßburg und der Elektrisierung der Wiener Stadtbahn etc. etc.

Als Betriebsmittel sind 17 Stück vierachsige elektrische Lokomotiven mit Vakuum- und Handbremse vorgesehen. Alle Achsen sind Triebachsen, werden zu zwei gekuppelt und durch je einen Motor von 75 bis 220 *PS* angetrieben; wegen der Schmalspur sind die Motoren außerhalb der Triebräder angeordnet. Der mechanische Teil einer solchen Lokomotive wiegt 15·3 *t*, der elektrische 14·7 *t*; es beträgt somit das gesamte Dienstgewicht 30 *t* und der Achsdruck 7·5 *t*.

Eine solche Lokomotive ist imstande, 105 *t* Zugsgewicht auf 14⁰/₀₀ Steigung mit einer Geschwindigkeit von 40·8 *km* oder 150 *t* Zugsgewicht auf 25⁰/₀₀ Steigung mit 28 *km* Geschwindigkeit zu ziehen.

Zwei Lokomotiven können 135 *t* auf 25⁰/₀₀ Steigung mit 40·8 *km* Geschwindigkeit und 180 *t* auf 25⁰/₀₀ mit 30 *km* Geschwindigkeit ziehen.

Der Preis einer Lokomotive ist rund mit K 80.000 veranschlagt.

Die Lokomotiven bestehen aus zwei selbständigen, gekuppelten Hälften, können daher mit Leichtigkeit und größerer Sicherheit auch Kurven mit kleinerem Radius durchfahren. Infolge des gleichmäßigen Antriebes der Achsen durch die Motoren mit stets gleicher Umfangsgeschwindigkeit gegenüber dem hin- und hergehenden Antriebe durch Kolben und Schubstangen mit stets wechselnder Umfangsgeschwindigkeit beim Dampfbetriebe ist eine weitere große Sicherheit des Betriebes gegeben.

Als Betriebssystem wurde das Einphasenstromsystem gewählt, da es bei Weichen die größte Einfachheit bietet.

Bezüglich der Fahrdrahtaufhängung kommen die Vielfachaufhängung und die flexible Einfachaufhängung in Betracht; erstere hat den Vorteil der vollkommen horizontalen Lage des Fahrdrahtes und der leichten Nachregulierung der Fahrleitung; letztere hat den Vorteil größerer Billigkeit und einfacherer Erhaltung. Es ist durchaus die Verwendung eiserner Maste, die zugleich zur Führung der Industrieleitung dienen, projektiert.

Die Rückleitung geschieht durch die Schienen. Die Kosten der gesamten Streckenausrüstung betragen K 1,640.000, das ist pro *km* K 18.000.

Durch Abgabe des überschüssigen Stromes an die Industrie kommt das Land Niederösterreich in die Lage, auch mittlere und kleinere Betriebe zu fördern. Solche belebten einstmals die Täler der Alpen, mußten aber später den Großanlagen des Dampfbetriebes weichen. Nun sollen diese kleinen Betriebe billige elektrische Antriebskraft erhalten und auf diese Weise in den Stand gesetzt werden, den Wettbewerb mit der Großindustrie aufzunehmen.

So wird also dieses großzügige Werk, das eine Gebirgsbahn mit beinahe 100 *km* Länge mit elektrischem Betriebsstrom versieht und auf diese Art zu einer Anlage macht, welche einzig in ihrer Art dastehen wird, auch zum Nutzen und größten Wohlstande der Einwohner des Landes dienen und ein neuerliches Ruhmesblatt in der Geschichte Niederösterreichs bilden.

*

Während des Vortrages wurde von dem Vortragenden eine Reihe Skioptikonbilder zur Vorführung gebracht, die den Bahnbau der Strecke Laubenbachmühle—Mariazell illustrierten. Unter diesen befanden sich Wiedergaben des Beinriegel- und des Mauerberg-Tunnels, des Buchberg-, Weißwasser-, Puchenstuben-, Meuerlberg- und Stockgraben-Viaduktes, das elektrischen Bohrmaschinenbetriebes im Tunnel, der Lassingschlucht, des Panoramas der Lassingklause, der „Zinken“ und viele andere.

CHRONIK.

Verkehr und Einnahmen der österreichischen Eisenbahnen im November 1907.

Im Monate November 1907 wurden auf den österreichischen Haupt- und Lokalbahnen 15,447.724 Personen und 14,223.003 *t* Güter befördert und K 72,176.930 vereinnahmt, d. i. pro *km* K 3292.

Im gleichen Monate 1906 betrug die Einnahme K 68,369.485 oder pro *km* K 3154; es resultiert daher für den Monat November 1907 eine Zunahme der kilometrischen Einnahmen um 4·4⁰/₀.

In den ersten elf Monaten 1907 wurden auf denselben Bahnen 187,680.068 Personen und 127,773.706 *t* Güter befördert und K 739,687.683 vereinnahmt.

In der gleichen Zeitperiode 1906 betrug die Einnahme K 695,676.907. Da die durchschnittliche Gesamtlänge der österreichischen Haupt- und Lokalbahnen für die elfmonatliche Betriebsperiode des laufenden Jahres 21.852 *km*, für den gleichen Zeitraum des Jahres 1906 dagegen 21.341·9 *km* betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme pro Kilometer für die erwähnte Zeitperiode 1907 auf K 33.848, gegen K 32.597 im Vorjahre, d. i. um K 1253 günstiger oder, auf das Jahr berechnet, pro 1907 auf K 36.925, gegen K 35.560 im Vorjahre, d. i. um K 1365, mithin um 3·8⁰/₀ günstiger.

Einnahmen der k. k. österr. Staatsbahnen im Dezember 1907.

I. Eigene und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen.

(Betriebslänge 10.613 *km* 1907, 10.612 *km* 1906.)

Im Gebiete der 11 k. k. Staatsbahndirektionen wurden befördert 4,228.500 Personen und 3,687.800 *t* Güter, die Einnahmen betrugen hiefür K 5,549.300, bezw. K 18,608.100, zusammen K 24,157.400 (+ K 1,671.698 gegen Dezember 1906). Im Bereiche der k. k. Nordbahndirektion wurden befördert 1,183.800 Personen und 1,789.100 *t* Güter; die Einnahmen betrugen K 1,605.700, bezw. K 7,388.600, zusammen K 8,994.300 (+ K 280.044 gegen Dezember 1906).

Die provisorische Ermittlung der Transporteinnahmen des Monats Dezember 1907 ergab bei den

Westlichen Staatsbahnen

im Personenverkehre K 3,723.200 (3,217.400 Reisende), im Güterverkehre K 13,106.000 (2,937.000 *t*), bei den

Östlichen Staatsbahnen

im Personenverkehre K 1,826.100 (1,011.100 Reisende), im Güterverkehre K 5,502.100 (750.800 *t*), auf den

Nordbahnlinien

im Personenverkehre K 1,605.700 (1,183.800 Reisende), im Güterverkehre K 7,388.600 (1,789.100 *t*).

Im Vergleiche zum definitiven Erfolge des Monats Dezember 1906 zeigt die Gesamteinnahme der älteren Staatsbahnen im Personenverkehre eine Zunahme um K 361.086 (+ 322.500 Reisende), im Güterverkehre eine solche um K 1,310.612 (+ 204.200 *t*).

Zu der Mehreinnahme des Personenverkehrs trugen die

Westlichen Staatsbahnen

K 255.163 (+ 236.400 Reisende), die

Östlichen Linien derselben

K 105.923 (+ 86.100 Reisende) bei.

Digitized by Google

Von der Mehreinnahme des Güterverkehrs entfallen K 891.173 (+ 149.500 *t*) auf die Westlichen und K 419 439 (+ 54.700 *t*) auf die Östlichen Staatsbahnen.

Die staatlichen Linien der Nordbahn weisen im Personenverkehre einen Ausfall von K 6716 (— 38.600 Reisende), im Güterverkehre dagegen eine Mehreinnahme von K 286.760 (+ 9900 *t*) aus.

Die im Laufe des ganzen Jahres 1907 beobachtete Zunahme des Personenverkehrs hielt auch im letzten Monate desselben an und machte sich, gefördert durch den lebhaften Weihnachtsverkehr, hauptsächlich im Gebiete der älteren Staatsbahnen bemerkbar.

Auch der Güterverkehr behielt die allgemeine kräftige Steigerungstendenz des abgelaufenen Jahres bis zum Schlusse desselben im Gesamtbereiche der k. k. Staatsbahnen bei.

Innerhalb dieser allgemeinen Verkehrsgestaltung kommt eine besondere Bedeutung für die beträchtliche Mehreinnahme des Monats Dezember der Verfrachtung derselben Artikel zu, deren hervorragende Beförderungszunahme auch schon in den Vormonaten konstatiert wurde, d. i. der Artikel Kohle, Holz, Eisen, Erze, zum Teil auch Getreide auf den Westlichen Staatsbahnen und der Nordbahn, Kohle und Holz, ferner auch Getreide und Petroleum auf den Östlichen Staatsbahnen.

II. Wiener Stadtbahn (Betriebslänge 38 *km*).

Befördert wurden 2,600.000 Personen und 56.000 *t* Güter, die Einnahmen betrugen K 370.000, bezw. K 90 000, zusammen K 460.000 (+ K 4963 gegen Dezember 1906).

Nach der provisorischen Ermittlung der Transporteinnahmen der Wiener Stadtbahn pro Monat Dezember 1907 zeigen dieselben gegenüber den definitiven Einnahmen des Monats Dezember 1906 im Personenverkehre ein Mehrergebnis von K 17.973 (+ 100.000 Reisende), im Güterverkehre dagegen einen Ausfall von K 13 110 (— 5000 *t*).

Pensionsrecht. Eine prinzipielle Entscheidung des Obersten Gerichtshofes, welche für die vor dem Jahre 1900 eingetretenen Beamtinnen der k. k. Staatsbahnen von weittragender Bedeutung ist, wurde kürzlich gefällt. Im Jahre 1900 wurde das Provisionsstatut für Diener und Unterbeamte der Staatsbahnen dahin geändert, daß die weiblichen Angestellten nach ihrem Ausscheiden aus dem Dienste im Falle ihrer Verehelichung von der sogenannten Altersprovision auszuschließen seien. Als im Vorjahre eine gewesene Manipulantin heiratete, wurde ihr die weitere Auszahlung der Pension unter Hinweis auf das neue Statut verweigert, obgleich sie sich darauf berief, daß sie bereits vor jener Statutenänderung in die Provisionsversicherung eingetreten war. Die Frau klagte das Eisenbahnärar beim Zivillandesgerichte auf Zahlung der jährlichen Pension von K 654·72 für Lebenszeit. Der Klagevertreter machte geltend, die Frau habe mit ihrem vor der Statutenänderung erfolgten Eintritt in die Provisionsversicherung vertragsmäßig das Recht erworben, nach mindestens zehn Dienstjahren einen uneingeschränkten Anspruch auf die Provision zu besitzen. Die Bedingung der zehnjährigen Dienstzeit sei erfüllt, die weitere Bedingung der Ehelosigkeit als eine bloß einseitige nachträgliche Vertragsänderung gegenstandslos. Die Finanzprokuratur wendete namens des Eisenbahnärars ein, im Jahre 1900 habe von einem erworbenen Rechte der Klägerin noch nicht die Rede sein können, sondern erst nach zehnjähriger Dienstzeit. Übrigens handle es sich nicht um eine einseitige Vertragsänderung, da kein Privatvertrag, sondern ein öffentlich rechtliches Verhältnis vorliege. Das Landesgericht sprach der Klägerin das uneingeschränkte Recht auf die Pension zu, da sie dieses Recht mit dem Eintritte in die Provisionsversicherung und durch die nachträgliche Erfüllung der zehnjährigen Dienstzeit erworben habe und das als Privatvertrag erkannte Verhältnis durch die einseitige Änderung nicht berührt werden konnte. Die Finanzprokuratur berief gegen dieses Urteil, welches jedoch vom Oberlandesgerichte bestätigt wurde. Nunmehr lag die von der Finanzprokuratur ergriffene Revision dem Obersten Gerichtshof zur Entscheidung vor; auch er bestätigte das erstrichterliche Urteil. Eine Statutenänderung, heißt es in den Gründen, konnte nur im beiderseitigen Einverständnisse der Vertragsteile erfolgen. Der einseitigen Änderung mußte sich die Klägerin nicht fügen, weil sie das Recht auf die Provisionierung sofort mit ihrem Beitritte in die Provisionsversicherung erworben habe. Dieses Recht war allerdings ein bedingtes, trat aber jedenfalls nach Erfüllung der Bedingung der zehnjährigen Dienstzeit in Kraft.

I. Internationaler Kongreß für Rettungswesen. In der Pfingstwoche 1908 findet in Frankfurt a. M. der erste Kongreß für Rettungswesen statt.

Als Ehrenpräsident fungiert Exzellenz Graf von Posadowsky, als Ehren-Vorsitzender des Organisationsausschusses Exzellenz wirkl. Geheimer Rat Prof. Moritz Schmidt, als Vorsitzende die Herren Oberbürgermeister Dr. Adicker, Geheimer Ober-Medizinalrat Dr. Dietrich und Generalrat Dr. Düms. Das Bureau befindet sich in Leipzig, Nikolaikirchhof 2, wohin alle Anfragen etc. zu richten sind.

Der Kongreß wird in zehn Abteilungen seinen Aufgaben obliegen. In Abteilung 5 wird speziell das Rettungswesen im Landverkehr (Eisenbahn- und Automobilverkehr etc.) behandelt. Das Programm hiefür lautet im einzelnen:

Organisation, Unfallmeldedienst, Art und Bereitstellung von Verband- und Hilfsgeräten, Art und Kennzeichen der Unglücksfälle; die aus ihnen für die Hilfeleistung gewonnenen Erfahrungen. Organisation des Rettungsdienstes bei Eisenbahnkatastrophen, Art der Bergung von Verunglückten, Materialwagen, Arbeitsteilung an der Unfallstelle, Rettungszüge, ihre Einrichtung und Bestimmung, Requisition und Besetzung derselben, Improvisationen in Eisenbahnwagen, Ausbildung des Personals, Verbandstationen auf Bahnhöfen, Transportmittel für Verletzte und Schwerkranke, Improvisationen, Gefahr der Verschleppung von Infektionen durch den Verkehr, Desinfektion, Untergrundbahnen, Sicherung für den Verkehr, Elektrische Straßenbahnen, Sicherheitsmaßnahmen, Rettungsdienst bei Unglücksfällen, Art der Automobilunfälle, Hilfeleistungen, Improvisationen, Samariterverbandkästen für Automobilfahrten, Fahrradverletzungen, Unfälle im sonstigen Fahrverkehr.

Neue Vorschriften für die Vorbereitung für den höhern Finanz- und Eisenbahnverwaltungsdienst in Baden. Das im Jahre 1838 geschaffene kameralistische Studium hat sich seit längerer Zeit überlebt, und schon im Jahre 1881 war dessen Aufhebung Gegenstand von Verhandlungen zwischen den beteiligten Ministerien. Damals konnte man aber zu dieser Einigung nicht gelangen, die jetzt um so leichter zu erreichen war, als die Regierung angesichts der Neuregelung der Vorbildung zu den wissenschaftlichen Berufen des Staatsdienstes vor der Notwendigkeit stand, auch die Vorschriften über die Ausbildung der höhern Finanzbeamten einer Durchsicht zu unterziehen. Da ergab sich als erstes Erfordernis eine Erweiterung und Vertiefung der juristischen Kenntnisse, die zu der Ersetzung der Kameralisten durch Juristen geführt hat. Für die Regelung ergaben sich zwei Möglichkeiten. Die Trennung der zweiten juristischen Staatsprüfung (Assessorprüfung) in eine für die Kandidaten des Justizdienstes und in eine für die Kandidaten des Verwaltungs- und Finanzdienstes, oder die Einführung einer besonderen zweiten Prüfung für die Kandidaten des Finanzdienstes. Die Regierung entschied sich für letztere Lösung. Es ist bestimmt, daß die Rechtspraktikanten (in Norddeutschland Referendare), die sich dem Finanzdienst widmen wollen, sich einer dreijährigen dienstlichen Ausbildung unterziehen müssen, wovon sie fünf Monate bei einem Amtsgericht, drei

Digitized by Google

Monate bei einem Notariat und die übrige Zeit im Steuer-, Zoll- und Domänendienst zubringen müssen. Kandidaten, die sich dem Eisenbahndienst widmen wollen, haben von der Vorbereitungszeit ein Jahr in diesem zuzubringen. Spätestens im vierten Jahre haben sie sich der Staatsprüfung zu unterziehen, die alljährlich durch eine vom Finanzministerium zu bestellende Kommission abgenommen wird. Praktikanten, die nach den vorgelegten Zeugnissen nicht genügend vorbereitet erscheinen, können einstweilen oder auch für immer von der Prüfung zurückgewiesen werden. Das Staatsexamen umfaßt Volkswirtschaftslehre, Finanzwissenschaft, Finanzstrafrecht und -verfahren, Beitreibungswesen, Etats-, Kassen- und Rechnungswesen, Grundbuchrecht, badisches Beamtenrecht und Behördenorganisation und nach Wahl Landwirtschaftslehre oder Gewerbekunde oder beide Fächer. Die Anwärter des Eisenbahndienstes sind außerdem noch in den wesentlichen Bestimmungen der Verkehrs- und Betriebsordnung, des Tarifwesens und den weitern hierher gehörenden Gegenständen zu prüfen. Von der Ausbildungszeit soll für das erste Jahr eine Vergütung nicht gewährt werden.

LITERATUR.

Rundschau für Technik und Wirtschaft. Die erste Nummer dieser technisch-industriellen Halbmonatschrift, die im Verlag von A. Haase, Prag, unter Leitung des diplomierten Ingenieur Alfred Birk, Eisenbahn-Oberingenieur a. D., o. ö. Professor an der k. k. deutschen technischen Hochschule in Prag, herausgegeben wird, erschien am 4. Jänner d. J. In derselben bespricht Exzellenz Dr. von Wittek das großstädtische Verkehrswesen. Sektionschef Dr. Wilhelm Exner die höchst aktuelle Frage des Versuchswesens. Geheimer Baurat und Professor Schmitt (Darmstadt) die Fortschritte im Bau von Getreidespeichern. Professor Allitsch (Innsbruck), legt eine neue Theorie der Maßenberechnung beim Trassieren mittels der Anschnittslinie dar; von Gerstel, Generalinspektor i. R. äußert sich über die Vorwürfe gegen seine Amtsführung. Außerdem enthält das Heft noch: Professor Saliger (Kassel), der umschnürte Beton in der Theorie, Versuch und Anwendung. Professor Birk: Die soziale Stellung der Ingenieure. Nemo: Wirtschaft und Geldmarkt. Literatur, Miszellen, Büchereinlauf. Der Preis des Heftes beträgt K 1. Das Abonnement pro Jahr K 24, Mk. 24, Frcs. 30.

Die neue Zeitschrift, welche in gediegener Ausstattung erscheint, soll dem Fortschritte der Menschheit dienen, indem sie durch Pflege theoretischer und praktischer Arbeit auf allen Gebieten der Technik und Wirtschaft, den innigen Zusammenhang derselben als die treibenden und schaffenden Kräfte der kulturellen Tätigkeit erkennen hilft, den Meinungsaustausch aller berufenen Fachmänner ihre Spalten öffnet etc. Wir wünschen dem weitgesteckten hohen Ziele Erfüllung, dem strebsamen Herausgeber und Leiter, materiellen und ethischen Erfolg.

Deutsche Rundschau für Geographie und Statistik. Unter Mitwirkung hervorragender Fachmänner herausgegeben von Prof. Dr. Fr. Umlauft. XXX. Jahrgang 1907/1908. A. Hartlebens Verlag in Wien, jährlich 12 Hefte zu K 1·25. Pränumeration inklusive Frankozusendung K 15.

Aus dem Inhalt des neuesten (3.) Heftes nennen wir: Wanderungen in Bulgarien. Von Dr. Wilke in Grimma. (Mit einer Karte und 6 Abbildungen). Reise Dr. Jaegers in Deutsch-Ostafrika. Von E. Aman in München. Los Angeles, die Metropole Südkaliforniens. Von Otto Crola in Los Angeles. (Schluß. Mit 2 Abbildungen).

Unstreitig ist die „Deutsche Rundschau für Geographie und Statistik“ die inhaltsreichste geographische Zeitschrift, zugleich aber auch die billigste, so daß sie jedermann bestens zu empfehlen ist.

CLUB-NACHRICHTEN.

Bericht über die Clubversammlung am 21. Jänner 1908. Se. Exzellenz der Präsident Herr Dr. v. Wittek eröffnet die Versammlung mit folgenden Worten: „Ich beehre mich hiemit, Ihnen folgende geschäftliche Mitteilungen zu machen:

In der nächsten, am Dienstag, den 28. d. M., $\frac{1}{2}$7 Uhr stattfindenden Clubversammlung wird Herr Anton Turtenwald, Inspektor der k. k. Staatsbahnen im Eisenbahnministerium, einen Vortrag halten über: „Die Wiener Münze“.

Der für diesen Termin angekündigte Vortrag des Herrn Dr. Russel über: „Eine Fahrt in den Orient“, mußte auf die Herbstsaison verschoben werden, da Herr Dr. Russel in dringenden Geschäftsangelegenheiten für längere Zeit verreisen mußte.

Heute wird Herr Jacques Jaeger, Schriftsteller, einen Vortrag mit Lichtbildern halten, über: „Winterfahrt nach Nordwestafrika“. Der Vortrag hat zum Gegenstande die Marmorbrüche von Carrara, die Insel Elba mit Napoleons Verbannungsort, etwas über Sardinien, Tunis, mit der Ruinenstadt Dougga und mit Kairouan, der Stadt der Skorpionenfresser.

Ich bemerke bei dieser Gelegenheit, daß Herr Jaeger, der alljährlich einen Vortrag in unserem Club hält, am 18. Februar wieder einen Vortrag bei uns über: „Deutschlands Kolonialmacht“ halten wird.“ (Lebhafter Beifall.)

Dem Vortrage wohnte ein überaus zahlreiches Auditorium bei, welches den fesselnden Ausführungen mit großem Interesse folgte. Die Bilder und der sprachlich formvollendete Text ergänzten sich zu den klarsten Vorstellungen über Ort und Leute, die Herr Jaeger auf seinen Reisen besuchte. Demzufolge wurde Herrn Jaeger am Schlusse seines Vortrages reicher Beifall zu Teil, der sich erneuerte, nachdem der Clubpräsident dem Vortragenden in herzlichen Worten den Dank für die interessanten Ausführungen ausgesprochen hatte.

Bei dieser Gelegenheit wollen wir den Bericht über den Vortrag des Herrn Dr. Ludwig Eisenberg nachtragen, der sich in liebenswürdiger Weise in letzter Stunde bereit erklärte, für den erkrankten Herrn Heinrich Glücksmann, dessen Vortrag bereits angekündigt war, einzuspringen. Das Thema des Herrn Dr. Ludwig Eisenberg „Von der Streke. — Ernste und heitere Geschichten aus dem Eisenbahnleben“ fand außerordentliches Interesse bei dem in die heiterste Stimmung versetzten Auditorium. Die aus den praktischen Erfahrungen eines ehemaligen Eisenbahnbeamten geschöpften Bilder, Aperçus und Stimmungen wurden von Herrn Dr. Eisenberg farbig und fesselnd vorgetragen, so daß die knappe Vortragsstunde allzu rasch vergangen war. Herr Ober-Baurat Köstler, der an jenem Dienstage den Vorsitz in der Clubversammlung leitete, dankte dem Vortragenden und knüpfte hieran den Wunsch, Herrn Dr. Eisenberg recht bald wieder am Vortragstische begrüßen zu können.

Des weiteren ist zu berichten, daß am 21. Jänner d. J. eine Sitzung des Ausschußrates unter dem Präsidium Sr. Exzellenz des Herrn Dr. v. Wittek stattgefunden hat. In dieser Sitzung wurde das Budget des Jahres 1908 endgiltig festgestellt, in seinen einzelnen Positionen eingehend besprochen und schließlich nach den Vorschlägen unseres verdienten Finanz-Referenten, Herrn Zentral-Inspektor Reiber vom Ausschußrate genehmigt.

Hieran schloßen sich die Berichte der Obmänner der einzelnen Komitees, wobei insbesondere das Projekt einer Exkursion nach Hamburg und Westerland auf Sylt, sowie jenes des Besuches der niederösterreichischen Landesbahnen zur Sprache kam. Mit beiden Projekten beschäftigt sich das Exkursions- und Geselligkeits-Komitee. Die Exkursion nach der Mariazeller Bahn dürfte im Frühjahr stattfinden, während das Zustandekommen der größeren Exkursion nach Hamburg wohl noch von den Zugeständnissen abhängig ist, die das Exkursions-Komitee bei den ausländischen Eisenbahnverwaltungen zu erreichen sich bemüht.

Der Schriftführer: Ober-Ingenieur B. Kriser.

Samstag, den 8. Februar 1908, 8 Uhr abends, findet ein Vergnügungsabend unter Beteiligung von Damen statt. Kunstkräfte ersten Ranges haben ihre Mitwirkung zu demselben bereits zugesagt.

Das Exkursions- und Geselligkeits-Komitee.

Neue Begünstigung*).

Wiener Bioskop, I. Krugerstraße 5. Ermäßigte Eintrittkarten à 80 h statt K 1.— sind im Clubsekretariat erhältlich.

Das Benefizien-Komitee.

*) Wir ersuchen von dieser, sowie von allen bisherigen Begünstigungen bei jeder sich bietenden Gelegenheit Gebrauch zu machen und eventuell auf die Begünstigungen Bezug habende Wünsche und Reklamationen dem Clubsekretariat brieflich bekanntzugeben.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten.
Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hilscher.
Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

Wir erlauben uns die Aufmerksamkeit darauf zu lenken, daß der 300 Personen fassende Vortragssaal des Club österreichischer Eisenbahnbeamten, Wien, I. Eschenbachgasse II, noch für einige Tage der Woche während der Saison 1907/1908 zur Verfügung steht und werden diesbezügliche Auskünfte täglich zwischen 4—6 Uhr (Telephon 355) vom gefertigten Sekretariat erteilt.

Das Sekretariat
des
Club österreichischer Eisenbahnbeamten
Wien, I. Eschenbachgasse 11.

K. k. Staatsbahndirektion Wien.

Eröffnung der Haltestelle Köttmannsdorf und St. Johann im Rosentale.

Am 15. Dezember 1907 wurden die zwischen den Stationen Viktring und Maria Rain im Km 23·045 der Linie St. Veit an der Glan—Triest k. k. St.-B. gelegene Haltestelle Köttmannsdorf und die zwischen den Stationen Weizelsdorf und Feistritz im Rosental im Km 32·729 der Linie St. Veit an der Glan—Triest k. k. St.-B. gelegene Haltestelle St. Johann im Rosentale für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

Eröffnung der Halte- und Verladestelle Chwalkow für den Gesamtverkehr.

Die bisher nur für den Personen-, Gepäcks- und Wagenladungsverkehr eingerichtet gewesene Haltestelle „Chwalkow" der Lokalbahn Neuhaus—Wobrasain wurde für den Gesamtverkehr eröffnet.

Auflassung der Wagenkurse Dresden—Triest.

Infolge Änderung der Fahrordnung der Strecke Prag St.-E.-G.—Bodenbach St.-E.-G. ist die Führung der direkten Wagen I., II. und III. Klasse Dresden—Triest in der Strecke Dresden—Prag unmöglich geworden und wurde deren Lauf vorläufig auf die Strecke Prag K. F. J.-B.—Triest beschränkt, weshalb die Reisenden für die Zurücklegung des Weges von Prag K. F. J.-B. nach Prag St.-E.-G. anderweitige Vorkehrungen treffen müssen.

Oberschlesisch-Österreichischer Kohlenverkehr über Mittelwalde etc.

Tarif vom 1. Mai 1904. Frachtberechnung für Sendungen von Hillebrandschacht.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1908 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1909, sind die im obenbezeichneten Tarife für die Versandstation Aschenbornschacht der Gottesgrube vorgesehenen Frachtsätze, insoweit dieselben niedriger sind als die daselbst für die Versandstation Hillebrandschacht vorgesehenen Frachtsätze, auch auf Sendungen von Hillebrandschacht anzuwenden.

Direktion der k. k. priv. österreichischen Nordwestbahn
und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn
auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Niederschlesisch-Österreichischer Kohlenverkehr.

Ausgabe eines Berichtigungsblattes zu dem ab 1. Februar 1908 gültigen Tarif.

Zu dem am 1. Februar 1908 in Kraft tretenden neuen Tarif für den niederschlesisch-österreichischen Kohlenverkehr gelangt ein Berichtigungsblatt zur Ausgabe, durch welches

1. mit Gültigkeit vom 1. Februar 1908 die Frachtsätze nach den Stationen der Lokalbahn Čáslau—Zawratetz—Třemoschnitz, Čáslau—Mocowitz um 20 h für 1000 *kg* ermäßigt werden;
2. der Frachtsatz von Ludwigsdorf nach Trautenau, mit Gültigkeit vom 1. März 1908, auf 444 h für 1000 *kg* berichtigt wird.

Exemplare dieses Berichtigungsblattes sind bei den beteiligten Eisenbahnverwaltungen unentgeltlich erhältlich.

Österreichische Nordwestbahn
und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn
auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Oberschlesisch-Österreichischer Kohlenverkehr über Mittelwalde etc.

Tarif vom 1. Mai 1904.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1908 ist die im obgenannten Tarif enthaltene Stationsbezeichnung „Dandleb Ö. N. W. B." auf „Dandleb Ö. N. W. B. transit" abzuändern.

Die hiefür vorgesehenen Frachtsätze gelten nur für Sendungen, die an ein mit dieser Station in Schienenverbindung stehendes Fabriksetablissement adressiert sind.

Im Verkehre nach Stationen der Lokalbahn Dandleb—Rokitnitz kommen mit Gültigkeit vom 1. Februar 1908 bis auf Widerruf bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1909, die nach vorstehenden für Dandleb Ö. N. W. B. transit bestehenden Frachtsätze mit nachstehenden Zuschlägen zur Anwendung:

nach Dandleb Lokalbahn	60	Heller für 1000 *kg*.
„ Wamberg	90	
„ Slatina-Jawornitz	130	
„ Rokitnitz	200	

K. k. priv. österreichische Nordwestbahn
und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn
auch namens der beteiligten Bahnen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft

Winter 1907 8. — Winter 1907 8.

Reiseverbindungen
zwischen
Wien, den Alpenländern, Italien und Ungarn.
Giltig vom 1. Dezember 1907

[illegible]

„Vorrichtung zur Verminderung der Reibung bei Achslagern von Eisenbahnfahrzeugen und dergleichen".
Für das obige österr. Patent Nr. 19684 werden Käufer oder Lizenznehmer gesucht. Gefl. Anfragen erbeten an

Viktor Tischler, Ingenieur und Patentanwalt

Wien, VII./2 Siebensterngasse 39. 798

Digitized by Google

Wilhelm Beck & Söhne

k. u. k. Hoflieferanten

FILIALEN: Lemberg, Innsbruck, Sarajevo.

Wien, VIII. Langegasse 1, Zentrale.

Uniformen, Uniformsorten • • •

Kürschnerwaren und Kappen •

für Eisenbahnen. 651

K. k. priv. **Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt**

Errichtet im Jahre 1825. **Wien, I. Wollzeile 39.**

Die Anstalt versichert: a) Gebäude samt deren Zubehör,
b) Mobilien aller Art
c) Bodenerzeugnisse gegen Hagelschlag. 613

Reservefond d. Anst.: K 8,321.089.54 Ges.-Versicherungssumme K 2.368,999.524
Anzahl der Mitglieder: 158.128.

Österreichische

Siemens-Schuckert-Werke

Wien, XX/2. Engerthstraße 150.

Elektrische Beleuchtung 690

Elektrische Kraftübertragung

Elektrische Bahnen

Dynamomaschinen • • •	• Elektromotoren •
Schaltapparate	Zähler
Installationsmaterial. • •	• • Bogenlampen. • •

Installationsbureau: VI/1 Mariahilferstraße Nr. 7.

Witkowitzer Bergbau- und Eisenhütten-Gewerkschaft

Witkowitz (Mähren).

Post- und Telegrammadresse: *Witkowitz, Eisenwerk.* Eisenbahnstation: Schönbrunn und Mähr.-Ostrau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Erzeugnisse: Roheisen, Eisengußware, vornehmlich Röhrenguß nachstehender Methode für Wasser-, Dampf- und Gasleitungen, Maschinen- und auch Bauguß, Stahlguß, Walzmaterial, und zwar: Stab- und Fassoneisen, Bau- und Waggonträger, Reservoir- und Kesselbleche, Stabstahl, Stahlbleche, Eisenbahn- und Grubenmaschinen aus Martinstahl, Tyres aus Martin- und Spezialstahl, Eisenbahnwaggonräder, Waggonachsen, komplette Räderpaare, Wechsel und Kreuzungen, Drehscheiben, Wasserstations-Einrichtungen, Dampfkessel, Reservoire, Gasometer, Brücken- und sonstige Baukonstruktionen, Gittermaste, Schmiedestücke und diverse Zeugschmiedware, Maschinenbau, speziell Bergwerksmaschinen für Förderung und Wasserhaltung, Pumpensätze und Ausführung diverser maschineller Einrichtungen, mittels Wassergas geschweißte, elektrisch geschweißte und maschinell gepreßte Blechwaren, stumpf- und patentgeschweißte, wie auch nahtlose Röhren, Rohrmaste, feuerfeste Ziegel und basische Steine.

Anfragen sind zu richten an die Zentral-Direktion in Witkowitz, Eisenwerk oder an die Kommerzielle Direktion, Wien, I. Operngasse 6 oder an das Verkaufsbureau, Prag, Stadtpark 19. 685

Stefan v. Götz & Söhne

Wien und Budapest

Wien	Budapest
XX. Bez., Gießmanngasse 2.	b. Ganz & Co., Steinbrucherstr.

Eisenbahn-Sicherungsanlagen

Zentralweichenstellungen

Bahnschranken, Industriegeleisesicherungen, Geleisesperrbäume

Wechselsperren, Sperrschuhe

Werkzeuge und Gebrauchsartikel

für den

Bahnbau, Bahnerhaltungs-

und

Betriebsdienst

Berg- und Hüttenwesen

Bremsschuhe, Waggonschieber etc. Patent Büßing

Bremsschlitten Patent Schön.

Telegramm-Adresse: Bahngötz Wien Telephon.

„A B C"-Code fünfte Ausgabe in Verwendung.

Telephon 21682 und 21683 interurban. 637

Siemens & Halske

Aktiengesellschaft Wien.

Werk: III. Hainburgerstraße Nr. 29.

Direktion: III. Apostelgasse Nr. 12.

Eisenbahn-Sicherungsanlagen. Schwachstromanlagen.

Telegraphen- und Telephonanlagen, Anlagen für drahtlose Telegraphie, Marine- und Gruben-Signalapparate, Minenzünder, Feuermelde-, Wächterkontroll- und Alarmanlagen, Wassermesser, Wasserstands-Fernmelder, Schalttafel-Meßinstrumente, Wissenschaftliche-, Laboratoriums- und Eicheinrichtungen, Elektromedizinische Apparate, Röntgen-Einrichtungen, Trockenelemente, nasse Elemente, Elemente für Momentbeleuchtung, S. & H.-Beutelelemente, Kabel- und Leitungsdrähte für Telephon- und Telegraphenzwecke. 603

Kraluper Mineralöl-Raffinerie

690

PRAG liefert helle und dunkle Zylinderöle für Normal- und Heißdampf,

helle und dunkle Maschinenöle, Wagenachsenöle, Petroleum, Benzin, Fette etc. etc.

Darlehen!

Allgemeine Cautionsbank Aktiengesellschaft

General-Repräsentanz für Österreich:

WIEN, IV. Technikerstraße Nr. 5.

Die Allgemeine Cautionsbank gewährt an **Eisenbahnbeamte** Darlehen gegen Gehaltsvormerkung zu außerordentlich günstigen Bedingungen, u. zw: 1. Die Bank fordert an Darlehenszinsen pro anno 6½%; selbstredend immer von der verbleibenden Restschuld. 2. Der Darlehenswerber hat sich hinsichtlich seines Gesundheitszustandes einer ärztlichen Untersuchung zu unterziehen. Die übliche teure Lebensversicherung wird jedoch nicht verlangt. Für den Fall des Ablebens des Darlehenswerbers erlischt die restierende Schuld, so daß den Erben keinerlei Verpflichtung auferlegt bleibt. Für diesen seitens der Bank gebotenen Vorteil ist alljährlich ein mäßiges Schadendeckungsentgelt, dessen Höhe sich nach dem Alter des Darlehenswerbers richtet, immer nur von der verbleibenden Restschuld zu bezahlen. 3. Die übliche Stellung der Bürgen kann gegen eine einmal zu entrichtende mäßige Zahlung unterbleiben. (8 Perzent der Darlehenssumme.) 4. Bei der Erteilung des Darlehens werden als einmalige Kosten die Barauslagen und 1 Perzent Bankprovision in Abrechnung gebracht.

Zu weiteren Informationen ist die Bank jederzeit bereit und stehen Antragsformulare zur Verfügung. 676

Für den Inseratenteil verantwortlich Annoncen-Expedition M. Pozsonyi, Wien, IX. Hörlgasse 5.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten. — Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hilscher. — Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

Redaktion und Administration:
Wien, I. Eschenbachgasse 11.
Telephon Nr. 365.
Postsparkassen-Konto der Administration: Nr. 806.245.
Postsparkassen-Konto des Club: Nr. 850.098.
Beiträge werden nach dem vom Redaktions-Komitee festgesetzten Tarife honoriert.
Manuskripte werden nicht zurückgestellt.

ORGAN
des
Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

Erscheint von April bis Oktober am 1. und 15. jedes Monates
von November bis März jeden Montag.

Abonnement inkl. Postversendung
in Österreich-Ungarn:
Ganzjährig K 10. Halbjährig K 5.
Für das Deutsche Reich:
Ganzjährig Mk. 12. Halbjährig Mk. 6.
Im übrigen Auslande:
Ganzjährig Fr. 20. Halbjährig Fr. 10.
Bezugsstelle für den Buchhandel:
Spielhagen & Schurich in Wien.
Einzelne Nummern 30 Heller.
Offene Reklamationen portofrei.

№ 5. Wien, den 3. Februar 1908. XXXI. Jahrgang.

Klingers Reflexions-Wasserstands-Anzeiger



Über
150.000 Stück
in allen Industriestaaten der Welt im Betriebe.

Vorteile:
Wasserstand schwarz,
Dampfraum silberglänzend,
Rasches Erkennen des Wasserstandes,
Größte Betriebssicherheit,
Schutzgläser absolut überflüssig,
Täuschungen über den Stand des Wassers im Kessel ausgeschlossen.
Vollster Schutz gegen Explosionen wegen Wassermangel!



Kein Kessel sollte ohne diese Apparate in Verwendung stehen.
Gumpoldskirchner Maschinen- und Metallwaren-Fabrik
Rich. Klinger
GUMPOLDSKIRCHEN bei Wien. 807



PRÄZISIONS-UHREN
sowie alle anderen erdenklichen Sorten. Echte Glashütte, Omega, Badollett, Schaffhausen usw.
Jede Uhr ist mit Fabrikszertifikat und 5jähriger Garantie versehen.
Hunderte Anerkennungsschreiben.
EUGEN DOLLINGER, Uhrmacher,
Wien, IV. Favoritenstraße Nr. 22.
Bei Barzahlungen 10 Prozent. Andernfalls Zahlungserleichterung.
Illustrierte Preisliste gratis und franko.

Kramerlicht
sparsamstes hängendes Gasglühlicht!
Beste Beleuchtung für Bahnhöfe
Perrons, Wartesäle, Bureaux etc.
Franz Krükl, Wien, VI. Köstlergasse 5.
Telephon 9040 u. 1180.

LINCRUSTA BEDBURG
eignet sich nicht nur vorzüglich als Wandverkleidung in Wohnräumen jeder Art, sondern auch für Wartesäle, Waggons, Schiffskabinen etc. Bisher eingeführt bei den k. k. Staatsbahnen, der k. u. k. Kriegsmarine, der k. k. priv. Kais. Ferd.-Nordbahn, der k. k. priv. Österr. Nordwestbahn, der priv. öst.-ung. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft, der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, den preuß. Staatsbahnen, den orient. Eisenbahnen, den ital. Staatsbahnen u. s. w.
Bedburger Lincrusta-Werke, Wien, X.
Erste österr. Lincrusta-Fabrik
Bureau I. Dominikanerbastei Nr. 17.

Radachsen • Radnaben
aus Schmiedeeisen, fertige Räderpaare für Export-Waggonfabriken liefert die Société Franco-Belge in Raismes, Frankreich und La Croyere, Belgien
General-Vertreter für Österreich-Ungarn: 804
Arthur Gobiet in Prag-Karolinenthal

Schnelldreh-Revolverstahl №%
Marke:
als Schnell- und Hart-Drehstahl noch dort zu verwenden wo kein anderer mehr aushält!
Rudolf Schmidt & C°, Gußstahlwerk, Wien, X./3.

Pianos
Hoher Extra-Vorzugs-Rabatt für Beamte.
Pianinos und Klaviere von hervorragender Klangfülle und Tonschönheit, gediegenster kreuzsaitiger Eisenpanzer-Konstruktion mit leichter, elastischer Spielart und verstellbarer Harfenton-Vorrichtung.
10jährige schriftliche, gesetzlich bindende Garantie!
4wöchentl. frachtfreie Probelieferung nach jeder Bahnstation.
Bequemste Ratenzahlungen, ohne Preiserhöhung!
TRAUTWEIN
WIEN
VII. Mariahilferstraße 58 e.
Jeder Beamte verlange umgehend kostenlose Zusendung der illustr. **Preisliste nebst Beamten-Vorzugs-Rabatt-Tabelle!**
3 starke Hefte mit mehreren Tausend Referenzen und Anerkennungen von Beamten etc. gratis zur Verfügung. 680

Garvens-Werke

WIEN

II. Handelskai 130

fabrizieren und halten großes Lager von:

Pumpen aller Art:

Baupumpen
Stationsbrunnenpumpen
Expreßpumpen f. große Förderhöhen
Pumpen für Villen und Wohnhäuser und Fabriksanlagen
Pumpen für Haus- u. Wasserleitungen.

Waagen für jeden Zweck:

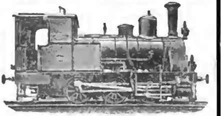
Stationsbrückenwaagen
Kohlenwaagen
Magazinswaagen. 647

Kataloge u. Kostenvoranschläge auf Verlangen portofrei und kostenlos.

Lokomotivfabrik Krauss & Comp.

Aktien-Gesellschaft **München u. Linz.**

Liefert normal- und schmalspurige **Lokomotiven** jeder Bauart und für jeden Betriebszweck für Adhäsions- oder Zahnradbetrieb.



Vertretung in Wien: I. Pestalozzigasse Nr. 6. 610

Österreichischer Lloyd

TRIEST.

Direkte Fahrten nach Ostindien, China und Japan.

Eilfahrt nach Alexandrien, wöchentlich.
Warenlinie nach Alexandrien, wöchentlich.
Eilfahrt nach Konstantinopel, wöchentlich.
Warenlinie nach Thessalien, wöchentlich.
Warenlinie nach Smyrna, wöchentlich.
Eilfahrt nach Dalmatien, wöchentlich zweimal.

Mehrere andere wöchentliche Verbindungen nach Dalmatien.
Weitere Auskünfte und Fahrpläne:

General-Agentur des Österreichischen Lloyd, Wien, I. Kärntnerring 6. 605

Schrauben- u. Schmiedewaren-Fabriks-Aktiengesellschaft

Brevillier & Co. und A. Urban & Söhne

Wien, VI. Magdalenenstraße 18. 670

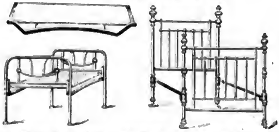
Fabriken: Neunkirchen an der Südbahn, Floridsdorf und Gradenberg. Nieten, Schrauben, Muttern, Drahtstiften und Schmiedewaren.

HUTTER & SCHRANTZ A.-G.

SIEBWAREN- u. FILZTUCHFABRIKEN.

K. u. K. HOF LIEFERANTEN

Wien, VI. Windmühlgasse Nr. 20



empfehlen: **Stahldraht-Matratzen, Eisen- und Messing-Möbeln** etc. etc. in vorzüglichster Ausführung zu sehr mäßigen Preisen.

Illustrierte Kataloge gratis und franko.

Lebensversicherungs-Institut des Club österreichischer Eisenbahn-Beamten

Newyorker Germania

WIEN, I. Stubenring Nr. 18, im eigenen Hause.

Versicherungen in Kraft Ende 1906 564,000.000 Kronen, Aktiva laut Bilanz 1906 185,000.000 Kronen, Überschuß der Jahresgebahrung 1,635.700 Kronen, Dividenden verteilt an Versicherte 1906 2,422.100 Kronen, Kaution bei der k. k. Staats-Zentralkassa 10.437.500 Kronen.

Die Gesellschaft verteilt Dividenden schon nach einjährigem Bestehen der Polizze. Die Polizzen sind nach einjährigem Bestande unanfechtbar (Darlehens-Deckungs-Polizzen) genießen sofortige Unanfechtbarkeit bei Selbstmord oder Tod durch Duell. Die Kriegsversicherung Wehrpflichtiger wird ohne Prämienerhöhung übernommen. Mitglieder des Club österreichischer Eisenbahn-Beamten genießen besondere Begünstigungen.

BRÜDER STOWASSER

PRAG, Charvatgasse 1988/II.

Offerieren: Ia Malaga-Baumöl, dopp. raff. Rüböl, Lokomotiv- und Wagenachsenöle, sowie russ. und amerik. Mineralöle, amerik. Zylinderöle, hell und dunkel, Knochenöl wasserhell, konsist. Maschinenfette, Salon-Petroleum.

Chemisch-technische Produkte für alle Industrien.

Prima Referenzen.

Lieferanten der k. k. österr. Staatsbahnen. 691

Österreichische Eisenbahn-Verkehrsanstalt

WIEN I. Volksgartenstraße 3

Vermietung von Spezialwagen aller Art, Kastenwagen und Lowrys, Bier- und Kühlwagen, Zisternenwagen, Spezialwagen für Weintransporte etc., Projektierung, Bau und Finanzierung von Lokal- und Schleppbahnen, Errichtung von Reservoirs (Tanks) und Rohrleitungen (pipe lines) für Petroleum. 620

Gegründet 1880. Gegründet 1880.

Wichtig für Klavierkäufer und Mieter!

R. Waldhäusl's Klaviere und Pianinos sind stets die allerneuesten Eisenpanzerkonstruktions-Systeme mit Harfenverstellapparat. Einzige Spezialität, auf Teilzahlung in Monatsraten nach Wunsch für Beamte, Lehrer und sonst sicher angestellte Personen, unter 15 jähriger bindender Garantie. Neue Instrumente zu fl 220.—, 250.— und so stufenweise aufwärts. Überspielte von fl. 140.— an. Leihgebühr für neue Instrumente von fl. 4.— aufwärts. Gebrauchte Klaviere und Pianinos sowie Harmonium werden jederzeit umgetauscht oder angekauft. Rückkauf bewilligt.

Robert Waldhäusl's größtes Klavier-Etablissement und Leihanstalt, Wien, I., Schottengasse Nr. 2 (im Schottenstiftgebäude). Magazine und Lagerräume im eigenen Hause. — Telephon 16.502.

698

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ORGAN

des

Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

No. 5. Wien, den 3. Februar 1908. XXXI. Jahrgang.

Clubversammlung: Dienstag, den 4. Februar 1908, ½7 Uhr abends. Vortrag des Herrn Hugo Koestler, k. k. Oberbaurat: *„Über die neuen Eisenbahnanlagen in Hamburg—Altona"*. Mit Lichtbildern.

Nach Schluß des Vortrages gemeinschaftliches Abendessen im Clublokale, wozu Anmeldungen vor Beginn des Vortrages erbeten werden.

Umrißlinie für den Spurkranz und die Lauffläche der Radreifen.

Von Ingenieur **Karl Simon**, Zentral-Inspektor der vormaligen k. k. priv. Kaiser Ferdinands Nordbahn.

Im Schlußsatze des § 70 der bis jetzt gültigen „Technischen Vereinbarungen" des Vereines Deutscher Eisenbahnverwaltungen, Auflage 1897, wird für die Gestaltung der Lauffläche und des Spurkranzes der Radreifen die auf dem Zeichnungsblatt III dieser Vereinbarungen dargestellte Umrißlinie empfohlen.

Nach dieser in Fig. 1 wiedergegebenen Zeichnung hat man, sobald die durch die bezüglichen Maße völlig bestimmte Spurkranzlinie $abde$ gezeichnet ist, durch den 45 *mm* von a entfernten Punkt f die gerade Linie fg in der Neigung von 1 : 20 gegen af zu ziehen und sodann Hohlkehlenkreisbogen kl von 15 *mm* Halbmesser tangierend an die Linien de und fg anzuschließen, um die empfohlene Umrißlinie $abdlkg$ zu erhalten.

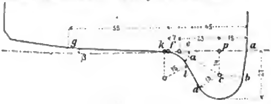


Fig. 1.

Wie aus der in halber natürlicher Größe gezeichneten Fig. 1 zu ersehen ist, liegt der Anschlußpunkt k des Bogens kl sehr nahe am Punkte f; dieser Umstand verleitet viele dazu, irrtümlicherweise entweder den Hohlkehlenbogen ohneweiters durch f tangierend an de zu ziehen oder aber ohne Rücksicht auf den Punkt f den Hohlkehlenbogen tangierend an de und af zu zeichnen und schließlich die gerade Linie gk an den so verzeichneten Hohlkehlenbogen anzufügen.

Die zur Beurteilung der bezüglichen Sachlage dienlichen Maße ergeben sich auf rechnerischem Wege in folgender Weise: Wird, wie dies in Fig. 2, und zwar

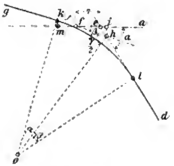


Fig. 2.

der Deutlichkeit wegen in verzerrten Maßen, dargestellt erscheint, die Linie gf verlängert und von ihrem Schnittpunkt h mit de die Linie hi senkrecht zu af gezogen, so ist:

$$hi = ei \,.\, \mathrm{tg}\,\alpha = fi \,.\, \mathrm{tg}\,\beta = (fe + ei)\,\mathrm{tg}\,\beta,$$

woraus folgt:

$$ei = \frac{fe \,.\, \mathrm{tg}\,\beta}{\mathrm{tg}\,\alpha - \mathrm{tg}\,\beta} \quad \ldots\ldots\ldots \quad 1)$$

und somit

$$fi = fe + ei \quad \ldots\ldots\ldots \quad 2);$$

es ist auch

$$hk = \frac{ok}{\mathrm{tg}\,\frac{\gamma}{2}} \quad \ldots\ldots\ldots \quad 3)$$

und wenn km senkrecht zu af gezogen wird

$$mi = hk \,.\, \cos\beta \quad \ldots\ldots\ldots \quad 4),$$

somit

$$mf = mi - fi \quad \ldots\ldots\ldots \quad 5);$$

ferner ist

$$hf = \frac{fi}{\cos\beta} \quad \ldots\ldots\ldots \quad 6)$$

und somit

$$fk = hk - fh \quad \ldots\ldots\ldots \quad 7).$$

Digitized by Google

Es ergibt sich Winkel α aus den Dreiecken $c\,d\,e$ und $c\,p\,e$ (Fig. 1) zu: $\alpha = 60^0 - 11' - 51{\cdot}5''$ und Winkel β aus $\operatorname{tg} \beta = \frac{1}{20}$ zu: $\beta = 2^0 - 51' - 44{\cdot}7''$, ferner wegen $\gamma = 180^0 - (\alpha - \beta)$, Winkel $\frac{\gamma}{2} = 61^0 - 19' - 56{\cdot}6''$; da nach Fig. 1 ist: $f\,e = 7\ mm$ und $o\,k = 15\ mm$, so folgt mit diesen Werten aus den Gleichungen 1—7: $e\,i =$ $= 0{\cdot}206\ 38\ mm$, $f\,i = 7{\cdot}206.38\ mm$, $h\,k = 8\ 201.25\ mm$, $m\,i = 8{\cdot}191.02\ mm$, $h\,f = 7{\cdot}215.38\ mm$, somit $m\,f =$ $= 0{\cdot}984.64\ mm$ und $f\,k = 0{\cdot}985\ 87\ mm$.

Der Fußpunkt m des Hohlkehlenanschlusses ist somit von f um das Stück $m\,f = 0{\cdot}984.64\ mm$ entfernt, welche Entfernung auch bei nicht besonders sorgfältiger Ausführung der Zeichnung bemerkbar ist.

Wird jedoch das Stück $f\,e = 8\ mm$ gewählt, wie dies in Fig. 3 angegeben erscheint, so ergibt sich nach den Gleichungen 1—7:

$e\,i = 0{\cdot}235.86\ mm$, $f\,i = 8{\cdot}235.86\ mm$, $h\,f = 8{\cdot}246.15\ mm$, somit: $m\,f = 0\ 044\ 84\ mm$ und $f\,k = 0{\cdot}044.90\ mm$.

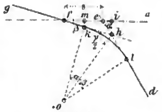


Fig. 3.

Es fallen sonach bei dieser Wahl des Stückes $f\,e = 8\ mm$ die Punkte k und m nahezu mit dem Punkte f zusammen; die Ausführung der Zeichnung wird wesentlich einfacher, die geringe Verschiedenheit in der Lage der Punkte k, m und f ist auch bei sorgfältigem Zeichnen nicht störend fühlbar und werden hiedurch die eingangs erwähnten irrtümlichen Deutungen des Zeichnungsblattes III der „Technischen Vereinbarungen" vermieden; da letztere als Richtschnur für einheitlich zu behandelnde technische Eisenbahnangelegenheiten dienen und somit sowohl verbindliche Bestimmungen als auch bloße Empfehlungen in Wort und Bild nur in völlig zweifelloser Fassung zu enthalten bemüht sind, so dürfte es berechtigt erscheinen,

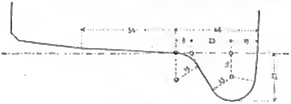


Fig. 4.

durch vorstehende Erörterung die Anregung dazu gegeben zu haben, daß anläßlich einer Neuauflage der „Technischen Vereinbarungen" vielleicht der Ersatz des erwähnten Zeichnungsblattes III derselben durch ein anderes angestrebt werde, auf welchem die Gestaltung der Radreifenumrißlinie nach der durch Fig. 4 angegebenen Darstellung empfohlen wird.

Lieferfrist und Avisierungsfrist.

Von Dr. Epstein, Brünn

Sektionschef Dr. Max Freiherr v. Buschmann, der bewährte Kommentator des auf dem Internationalen Übereinkommen aufgebauten österreichischen Betriebs-Reglements vom Jahre 1893, hat in den Nummern 41 und 42 des Wiener „Allgem. Tarif-Anzeigers" ausführlich die Frage der Auslegung des § 68, Abt. 2, des Betriebs-Reglements behandelt und so eine oft bestrittene Frage des Betriebs-Reglements neuerlich zur öffentlichen Diskussion gestellt. Seine Erörterungen haben ihrem wesentlichen Inhalte nach die in der Praxis oft aufgetauchte Frage zum Gegenstande, ob die den Bahnen für Eilgut auferlegte Avisierungspflicht eine selbständige Verpflichtung sei, oder ob die gesetzliche Lieferfrist durch die hier bestimmte Avisierungsfrist eine Einschränkung oder eine Erweiterung erfahre. Dieser Zweifel wird insbesondere durch den auch im § 68 der deutschen Eisenbahn-Verkehrsordnung vorkommenden Schlußsatz „Die Festsetzungen über die Lieferfrist (§ 63) werden hiedurch nicht berührt" angeregt.

Der bewährte Autor des Aufsatzes bespricht diese Frage nicht nur nach der rechtshistorischen Entwicklung des Betriebs-Reglements vom Jahre 1872 bis zum heutigen Tage und dem vorliegenden Reform-Entwurfe, sondern auch nach der Rechtsprechung der österreichischen und ungarischen Gerichte und erweist hiebei mir die Ehre, meinen Kommentar zum österreichischen Betriebs-Reglement vom Jahre 1872, also meine vor 35 Jahren ausgesprochene Ansicht wörtlich zu zitieren und deren Richtigkeit anzuerkennen.

Wenn ich im Jahre 1872, als der obzitierte Schlußsatz weder im österreichischen noch im deutschen Betriebs-Reglement existierte, mich dahin aussprach, daß die als Regel aufgestellte Avisierungspflicht der Bahnen eine selbständige Pflicht sei und daher die Bahn, wenn sie diese Frist nicht einhält, und der Partei hieraus ein Schaden entsteht, hiefür selbständig hafte, selbst wenn die gesetzliche Lieferfrist nicht überschritten ist, so leitete mich einfach mein Rechtsgefühl, sowie die alte Interpretationsregel, daß jede gesetzliche Bestimmung so zu interpretieren ist, daß sie von Wirkung sei. Diese Interpretationsregel gilt, ob die gesetzlichen Bestimmungen in mehr oder weniger imperativer Form, die wir gerade im Betriebs-Reglement sehr oft missen, gekleidet sind oder nicht. Es erscheint daher ohne Belang, ob es heißt: Die Avisierung erfolgt oder hat zu erfolgen oder sie muß erfolgen. Die gegenteilige Ansicht, daß es sich, da die imperative Form fehlt, bloß um eine Normativ-Verfügung für die Bahnorgane, nicht aber um eine privatrechtlich obligierende Pflicht der Bahn handle, verstößt eben gegen die allgemeine Interpretationsregel. Das Betriebs-Reglement ist ja Gesetz, oder doch eine Verordnung mit Gesetzeskraft fürs Publikum bestimmt, daher keine Dienst-Instruktion für die Bahnorgane. Diese meine theo-

retische Auffasung wurde mir durch meine vieljährige Praxis auch bestätigt. Namentlich hat mir die seit 1893 geltende, ganz unverständliche Stilisierung dieses Absatzes Schwierigkeit geboten und ich fühlte die Notwendigkeit der Änderung des zitierten Paragraphen gerade so heraus, wie der Autor des Artikels selbst. Schon gleich im ersten Satze: „Die Benachrichtigung hat bei gewöhnlichen Gütern spätestens nach Ankunft des Gutes zu erfolgen" schien mir das Wort „spätestens" unverständlich. Wie, fragte ich mich, soll oder kann die Avisierung des Gutes etwa schon vor dessen Anlangen geschehen? Die Verständigung kann doch füglich erst nach Ankunft geschehen. Ich vermutete sogleich, daß hier bloß ein Druckfehler oder doch ein Stilisierungsfehler vorliege und daß es vielleicht richtig heißen solle: Die Benachrichtigung hat bei Frachtgütern nach der Ankunft des Gutes spätestens aber nach Bereitstellung desselben zu erfolgen. Und zu meiner Freude entnehme ich aus der trefflichen Darstellung des Herrn Dr. Max Freiherrn v. Buschmann, daß diese meine Annahme eine ganz begründete war; denn nach seiner Darstellung hat der neue Entwurf der deutschen Verkehrsordnung, § 84, wörtlich diese Stilisierung gewählt. Also 15 Jahre hat diese widersinnige Stilisierung in der deutschen Verkehrsordnung und im österreichisch-ungarischen Betriebs-Reglement unbehelligt gestanden und erst jetzt bei der Umarbeitung der deutschen Verkehrsordnung geht man daran, diesen Widersinn zu beseitigen.

Was nun den Schlußsatz „Die Festsetzungen über die Lieferfrist (§ 63) werden hiedurch nicht berührt" betrifft, der soviel Konfusionen oder doch Mißdeutungen herbeigeführt hat, so scheint auch hier ein bloßer Redaktionsfehler vorzuliegen, indem auf den Zusammenhang zwischen § 63 und § 68, Betriebs-Reglement, nicht bei letzterem, sondern bei ersterem hätte verwiesen werden sollen. Wenn es nämlich bei § 63, der die Lieferfristen zum Gegenstande hat, in einem Schlußsatze geheißen hätte: „Die Festsetzungen über die Avisierungsfrist (§ 68) werden hiedurch nicht berührt", so wäre die Sache klar und verständlich gewesen. Dann hätte jeder die Avisierungspflicht als selbständige anerkannt und es wären die grellen Fälle in der Praxis nicht eingetreten, daß sich die Bahnen bei verspäteter Avisierung des rechtzeitig eingelangten Gutes also bei autliegender Pflichtversäumnis, auf die gesetzliche Lieferfrist hätten berufen können, die bei Frachtgut z. B. in der Relation Brünn—Wien (150 *km*) 4 Tage und Brünn—Tischnowitz (17 *km*) 3 Tage beträgt. Bei diesen so ausgedehnten Lieferfristen entspricht fast dem faktischen Bedürfnisse einer Stunde die Statuierung eines ganzen Tages. Die Lieferfristen, wie sie im § 68 Betriebs-Reglement bemessen sind, bilden eben nicht die im normalen Verkehre vorkommenden regelmäßigen Fristen, sondern die Maximalfristen, bemessen mit Rücksicht auf alle, in der Expedition wie im Transporte obwaltenden, erschwerenden Verhältnisse im Interesse der Bahnen. Es geht daher nicht an, diese Maximalfristen noch zu erweitern und namentlich durch die Bestimmung des Abs. 2, § 68, Betriebs-Reglement, bezüglich des Ruhens der Avisierungspflicht noch ausdehnen zu wollen. Dieser Tendenz soll eben — wie ich annehmen zu können glaubte — durch den Schlußsatz: „Die Festsetzungen über die Lieferfrist werden hiedurch nicht berührt", vorgebeugt werden, keineswegs aber sollte dadurch den Bahnen, wenn sie der Avisierungspflicht nicht nachkommen, die Handhabe geboten werden, sich auf die gesetzliche Lieferfrist berufen zu können. Das hieße offenbar für Pflichtversäumnisse gesetzliche Ausreden und Vorwände schaffen.

Jedenfalls wird durch die Stilisierung des vom Herrn Dr. Buschmann mitgeteilten neuen Entwurfes der deutschen Verkehrsordnung die Sachlage ins Klare gestellt und so mancher Zweifel beseitigt werden.

Forderungen der Handels- und Gewerbekammern auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens.

In den Verhandlungen unserer Handelskammern spielen Fragen und Wünsche in bezug auf das Verkehrs-, insbesondere Eisenbahnwesen eine immer wichtigere Rolle. Ihre Berichte sind in immer steigendem Umfange mit Referaten, Beschlüssen, Wünschen, Forderungen etc. angefüllt, welche trotz ihres bunten Durcheinanders doch ein klares Bild von dem innigen Zusammenhange zwischen Verkehrsmitteln, ihrer Organisation, Ausgestaltung und Verwaltung mit der Volkswirtschaft geben, welcher heutzutage nicht mehr nur von einigen erleuchteten theoretischen Köpfen, sondern von jeder einzelnen Wirtschaft praktisch in intensivster Weise gefühlt und gekannt wird. Die Handelskammern betrachten sich mit Recht als das berufene Sprachrohr der in ihnen vertretenen Berufskreise und bringen daher dem Verkehrswesen steigende Aufmerksamkeit entgegen.

Wenn auch die Wünsche sich vielfach durchkreuzen, wenn sie auch vieles Unmögliche verlangen, wenn sie auch oft von rührender Naivität zeigen, so sind sie geeignet, den Verwaltern des Verkehrswesens die Anschauungen und Bedürfnisse des Handels und der Gewerbe eindringlich und manchmal überzeugend vor Augen zu führen und daher geeignet, das Objekt ihres eingehenden Studiums und in weiterer Folge der Anlaß manches Fortschrittes im Interesse beider Teile zu bilden.

Wir bringen, zu kurzen Schlagworten verdichtet, im folgenden eine Auswahl solcher Handelskammerwünsche, die zumindest geeignet sein dürften, die oben geäußerte Anschauung zu bestätigen.

Die Handelskammer Olmütz verlangt: (Bericht des Sonderausschusses für Eisenbahnangelegenheiten) Ausbau der Eisenbahnlinie von Römerstadt zum Anschlusse an die Station Mährisch-Schönberg und von Kriegsdorf nach Bennisch auf Staatskosten.

Ausbau der Lokalbahn Hannsdorf—Mährisch-Altstadt nach Seitenberg in Preußisch-Schlesien seitens der österreichischen Regierung.

Bau einer Lokalbahn Olmütz—Groß-Teinitz—Terschitz zum Anschlusse etwa an Leipnik.

Herstellung einer Automobilverbindung für den Personen-, Post- und Lastenverkehr zwischen Proßnitz und Blansko über die Drahaner Ebene, eventuell Ersatz dieser Verbindung durch eine Lokalbahn.

Schleunigste und dauernde Abhilfe des Waggonmangels insbesondere auch im Hinblick auf eine konstante Versorgung der Industrie mit Kohle und Rohmaterialien, infolgedessen auch

Digitized by Google

das Augenmerk auf die rechtzeitige und entsprechende Beistellung von Waggons das intensivste Augenmerk zu richten ist, insbesondere auch der Spezialwaggons für einzelne Industrien.

Vergrößerung und Ausgestaltung der Bahnhöfe auf den Linien der k. k. Nordbahn, ferner die Legung eines dritten Geleises auf der Hauptstrecke und eines zweiten Geleises auf der Strecke Prerau—Olmütz und Prerau, bezw. Olmütz—Brünn. Was die Ausgestaltung der Bahnhofanlagen anbelangt, sind der Kammer folgende, der raschesten Willfahrung wärmstens empfohlene Wünsche bekannt gegeben worden:

Die Vergrößerung und Ausgestaltung der Bahnhöfe Oderberg, Mährisch-Ostrau, welch letzterer durch Anlage eines großen Frachtenbahnhofes etwa in Stiebnig außerdem noch zu entlasten wäre, Prerau und Wien.

Die Zentralisierung der Frachtenauf- und -abgabe unter Einbeziehung des Frachtenbahnhofes der Staatseisenbahngesellschaft am Nordbahnhofe in Olmütz für alle in Olmütz einlaufenden Bahnen.

Die Errichtung einer Rampe und gedeckter Magazinsräume am Olmützer Bahnhofe für Getreidesendungen à la rinfusa.

Den Bau eines neuen, den Verkehrsverhältnissen entsprechenden Frachten- und Personenbahnhofes in Proßnitz.

Die Errichtung eines Magazins und Vermehrung der Geleise in Nimtschitz bei Nezamislitz.

Die Vergrößerung der Magazine auf der Station Mährisch-Weißkirchen.

Die Legung eines eigenen Geleisung für die Warenverladung, Vergrößerung des Gütermagazins, des Personen- und Warteraumes in der Station Holleschau.

Die Ausgestaltung des Bahnhofes und damit die Verlegung des Frachtenmagazines in der Station Kojetein.

Die Verlegung der Zufahrtsstraße zum Lastenmagazine der Station Leipnik.

Die Ausgestaltung der Station Polonka für die Frachtenauf- und -abgabe.

Die Vergrößerung des Frachtenmagazins, der Ersatz der Übergangsbrücke durch einen unterirdischen Perron und die Aufstellung genügender Kohlenrutschen in der Station Friedek-Mistek.

Die Dirigierung einer ständigen Verschublokomotive nach der Station Wsetin.

In Starnau (Strecke Olmütz—Sternberg) ist eine Personenhaltestelle zu errichten.

Ferner eine energische Investitionspolitik seitens der Kaschau-Oderberger Bahn.

Die eheste Legung eines zweiten Geleises auf der Staatseisenbahn-Gesellschaft, Strecke Olmütz—Böhmisch-Trübau.

Die Herstellung einer gedeckten Halle über der Zugseinfahrt in die Station Böhmisch-Trübau.

Die Schaffung eines geeigneten Ausganges und Einrichtung eines entsprechenden Warteraumes III. Klasse, Vermehrung der Geleiseanlage etc. in der Station Hohenstadt.

Bezüglich der Fahrordnungen sind folgende Wünsche bemerkenswert:

Schaffung einer hinreichenden Anzahl von Pendelzügen von und zu den Schnellzügen um die allgemeine Benützung derselben ehestens zu ermöglichen.

Die Schnellzüge der Nordbahn 7 und 8 sollen in der Station Zauchtl bedingungsweise 1 Minute anhalten.

Die Schnellzüge 3 und 6 sollen in Stauding Aufenthalt nehmen.

In der Strecke Oderberg—Zauchtl sind, namentlich in den Nachmittagsstunden neue Personenzüge einzulegen.

Auf der Strecke Oderberg—Prerau ist ein neuer Personenzug einzulegen.

Auf der Strecke Prerau—Mährisch-Ostrau—Krakau ist zwischen den Zügen 17 und 31 ein Zug einzuführen.

Von Troppau ist ein direkter Zug nach Bielitz zu führen, der um 8 Uhr früh von Troppau abzugehen und gegen 11 Uhr vormittags in Bielitz anzukommen hätte.

Je ein Personenzug ist einzuführen 1. von Prerau nach Oderberg im Anschlusse an die Personenzüge Nr. 29 von Wien, Nr. 919 von Brünn und Nr. 1118 von Olmütz und 2. von Oderberg nach Prerau im Anschlusse daselbst an die Personenzüge Nr. 30 nach Wien, Nr. 920 nach Brünn und Nr. 1123 nach Olmütz.

Hinsichtlich der kommerziellen und Tarifangelegenheit wird angestrebt, daß auf sämtlichen Bahnen Österreichs Tour- und Retourkarten mit mindestens dreitägiger Giltigkeitsdauer, gegebenenfalls ohne jede Preisermäßigung eingeführt werden, ferner:

Die Berechnung der Transportgebühren für den Personen- und Gepäcksverkehr für Strecken bis zu 50 *km* hat nicht von 10 zu 10, sondern von 5 zu 5 *km* zu erfolgen.

Die Fahrpreise III. Klasse für die Strecken Hustopetsch—Wsetin, Zauchtl—Bautsch, Petersdorf a. d. Theß—Winkelsdorf sind herabzusetzen, bezw. Abonnementskarten einzuführen.

Im Verkehr zwischen den sonstigen k. k. Staatsbahnen und der k. k. Nordbahn sind die Preise für die Beförderung von Personen und Gepäck durchzurechnen.

Bei den Schnellzügen auf der Strecke Krakau—Wien sind mit Ausnahme der Züge 5 und 6 für Fahrten über 100 *km* auch Fahrkarten III. Klasse auszugeben.

Die Permanenzkarten sind nicht nur am 1. Jänner und 1. Juli jeden Jahres, sondern mit dem 1. eines jeden Monates für die Dauer eines Jahres oder Halbjahres auszugeben.

Fernere kommerzielle Petita sind: Die Erstellung direkter Tarife und Beseitigung der härtesten Ungerechtigkeiten, Abstandnahme von der Einführung der Stationsgebühr auf der Nordbahn, die Einführung der Manipulationsgebühren und insbesondere der Abladegebühren nur dann, wenn für den Gütertransport zwei oder mehrere Bahnen in Betracht kommen und schließlich die Erstellung billigerer Kohlenfrachttarife nach dem nördlichen Mähren.

Die Handels- und Gewerbekammer für Schlesien verlangt:

Die Erstellung direkter Frachtsätze in allen Relationen des Anschlußverkehres im Inlande sowie nach dem Auslande.

Die Festsetzung einheitlicher Grundpreise auf den Lokalbahnen wie auf den Hauptstrecken für den Personen- und Güterverkehr.

Direkte Güterbeförderung und Erstellung von Durchgangstarifen auf der Verbindungsbahn Troppau-Staatsbahnhof—Troppau-Nordbahnhof.

Einführung ermäßigter Sonntagsfahrkarten.

Weiters:

Errichtung einer Staatsbahndirektion, bezw. eines Eisenbahnbetriebsinspektorates in Troppau.

Errichtung eines Zentralbahnhofes für sämtliche in Troppau einmündende Linien und einer Reparaturwerkstätte in Troppau.

Errichtung von Zwischenperrons auf allen größeren Bahnhöfen, Ausgestaltung der Bahnhöfe in Oderberg, Bielitz und Freiwaldau.

Einführung eines direkten, durch Schlesien von Westen nach Osten über die Landeshauptstadt und zurück gehenden beschleunigten Zuges sowie eines Gegenzuges von Osten nach Westen und zurück.

Verbesserung der „geradezu unwürdigen" Fahr- und Anschlußverhältnisse auf der Relation Troppau—Schönbrunn.

Digitized by Google

Verbesserungen der Zugsverbindungen der Landeshauptstadt Troppau mit dem Ostrauer Kohlenreviere, Einführung eines Nachtverkehres auf der Strecke Dziedzitz—Saybusch, Verbesserungen der Anschlüsse der Linie Petrowitz—Karwin zu den beiderseitigen Hauptstrecken und noch andere Detailwünsche.

Die Handels- und Gewerbekammer in Czernowitz hat eine Tarifenquête (30. Oktober 1906) abgehalten, deren Wünsche kurz gefaßt, folgende sind:

Verbilligung der Kohlentarife, Gleichstellung des Tarifes für Getreide, Eier, Holz etc. von und nach Rumänien mit Nowosielitza, Regelung der Frachtentarife bei den Bukowinaer Lokalbahnen, Schaffung billiger Frachtsätze für Sägemehl, Besorgung des Sammelladungsdienstes in Triest durch die k. k. Staatsbahnen, Herabsetzung der Lokalbahntarife für Bier, für roh und raffiniertes Petroleum, Reaktivierung der Sätze des süd deutsch-österreichisch russischen Grenzverkehres vor dem 1. November 1903, Errichtung eines Wagendepots in Nowosielitza, Besorgung der Ent- und Verladungsarbeiten durch die Bahn, rechtzeitige Übergabe der Avisi zur Post, Anwendung der direkten Sätze bei Umkartierungen infolge nachträglicher Verfügungen, rasche und kulante Erledigung von Reklamationen, Befreiung von Wagenpönalen an katholischen Feiertagen, Verlängerungen der Entlade- und Verladefrist, Befreiung von der Einhebung doppelter Wagenbeistellungsgebühren, Verbilligung der Tarife für Nutzholz, Brennholz, Kalk, Steine, Schindeln, Zement, Salz usw.

Von der Virglbahn.

Um vom Fuße des Virgl aus die Höhe der Virglwarte zu gewinnen, wurden vor allem verschiedene Terrainaufnahmen und Untersuchungen vorgenommen. Zunächst ist versucht worden, die Bahn am linken Ufer des Eisack, wo die Wege nach der Eisackbrücke und nach Kampenn sich vereinigen, beginnen zu lassen und in der gekurvten Mulde des Virgl zu führen. Dabei hätte sich eine größte Steigung von 89% ergeben, die wohl bei Verwendung einer leichten Flacheisenzahnstange angehen würde, es scheiterten jedoch alle Versuche, in einer einzigen Sektion die Höhe zu erreichen und die Anwendung eines Systems, wie z. B. am Salvatore bei Lugano wäre für unsere kurze Linie nicht ratsam gewesen. Prüfungen, um von anderen Punkten des Eisack aus die Bahn beginnen zu lassen, führten ebenfalls zu keinem befriedigenden Resultat und schließlich wurde die heute ausgeführte Trasse angenommen. Die untere und die obere Station sind in bester Lage, das Längenprofil erhielt die für den Betrieb günstigste Lage und der Wald wurde am wenigsten verunstaltet. Die Bahn überwindet bei 288 *m* Länge und 66—70% Steigung 191 *m* Höhe. Von der gesamten Bahn liegen drei Vierteile in Einschnitt. Der bedeutendste Kunstbau ist der Hauptviadukt von mehr als 30 *m* Höhe und 80 *m* Länge. An der Bugseite der Einschnitte ist eine Treppe zum Begehen der Bahn angebracht, außerdem ist der Bahnkörper in der Mitte auf 40 *cm* Breite mit je drei Stufen zwischen den Schwellen versehen, und zwar hauptsächlich zur Überschreitung des Bahnkörpers von der Treppe aus und zur gefahrlosen Untersuchung und Unterhaltung desselben. Die Oberbaukonstruktion entspricht derjenigen neuerer steiler Seilbahnen mit Motorbetrieb und gemauertem Unterbau. Sie besteht sonach aus Keilkopfschienen in Längen von 10 *m* mit 11 Winkelschwellen pro 10 *m* Geleise. Jede Schiene hat außer dem Stocklaschenpaar zur vollkommeren Übertragung der Bremskräfte auf den Bahnkörper noch ein Zwischenlaschenpaar. Der Antrieb wurde in die obere Station und für eine Fahrgeschwindigkeit von 1·5 Sek./*m* sowie für einen elektrischen Motor von 55 *PS* gebaut. Mithin wird die Fahrzeit 4 Minuten betragen. Wie gewöhnlich sind auf der ersten Vorgelegeschwelle eine Handbremse und eine automatische Bremse vorhanden, die den denkbar sichersten Bedarfsdienst garantieren. Das Kabel wurde nach Alberts Schlag mit sechs Litzen geflochten, hat 30 *mm* Durchmesser, zirka 5000 *kg* maximale Seilspannung und 5000 *kg* Bruchfestigkeit. Der Wagenkasten hat vier Abteile und zwei Plattformen. Die beiden Endabteile sind offen, die beiden mittleren geschlossen und der Wagen bietet in diesen vier Abteilen Raum für 32 Sitze. Der obere Abteil hat aufklappbare Bänke, um nötigenfalls als Stehraum für 12 Personen oder für Gepäck- und Warentransport benützt werden zu können. Der Waggon wiegt unbelastet etwa 56.000 *kg* und ist 8·6 *m* lang. Wie bei derartigen Anlagen üblich, beschränkt sich die untere Station auf eine Wagenhalle und die obere auf eben eine solche und eine gedeckte Terrasse über dem Maschinenraum. Letzterer dient auch als Werkstätte und Magazin. Außer einem Läuteapparat kam auch noch eine Telephoneinrichtung zur Ausführung, welche eine Verständigung zwischen den Stationen ermöglicht. Der Rentabilitätsberechnung für die Virglbahn hat man die Annahme zugrunde gelegt, daß sie im Jahre voraussichtlich von 135.000 Reisenden (fremd und einheimisch) benützt wird, was auch die Stellung eines so niedrigen Personentarifes zur Reife brachte, wie ihn die Virglbahn tatsächlich vorlegt. Die Einnahmen sind mit K 50.500 veranschlagt, die Betriebskosten für allgemeine Verwaltung, Unterhalt und Aufsicht der Bahn, Expeditions- und Zugsdienst, Fahrdienst, Kraftmiete vom Elektrizitätswerk Zwölfmalgreien und andere verschiedene Ausgaben erreichen in der ersten Betriebszeit etwa K 19.000, so daß das Unternehmen voraussichtlich zur Blüte gelangen wird.

TECHNISCHE RUNDSCHAU.

Umbau der preußischen Personenwagen. Zur Sicherheit des reisenden Publikums und besonders zum Schutz gegen räuberische Überfälle wurden auf Anordnung des preußischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten Umbauten und Veränderungen an den Personenwagen vorgenommen. Von den im Betriebe befindlichen drei Systemen bleiben nur die sogenannten D-Wagen unverändert und werden durch Neubeschaffung soweit vermehrt, daß sämtliche zuschlagpflichtigen Schnellzüge damit versehen werden können. Von dem zweiten System, das sind die vierachsigen Abteil-Personenwagen, existieren vier typisch gleiche Arten, die in folgender Weise nach und nach umgebaut werden sollen.

Der ABB-Wagen enthält zwei Abteile 1. Klasse mit 10 Plätzen und fünf Abteile 2. Klasse mit 31 Plätzen. Von den beiden in der Mitte des Wagens befindlichen Abteilen 1. Klasse fallen die beiden Türen zu dem dazwischen liegenden Abortraum fort. Ebenso werden die beiden dritten Plätze an den Außenwänden zur 2. Klasse entfernt und in den Trennungswänden je eine mit Milchglasscheibe versehene Tür neu eingebaut. Auf diese Weise entsteht ein Durchgang, gegen den die Abteile 1. Klasse durch eine Längswand mit Schiebetür abgeschlossen werden können, während die an beiden Wagenenden befindlichen Abteile 2. Klasse miteinander verbunden sind. Auch in den durch den Abortraum getrennten Abteilen 2. Klasse fallen die zum Abortraum führenden Türen fortwährend die bisher feste Tür zum Halbteil mit einer Milchglasscheibe versehen wird.

Der ABCC-Wagen enthält ein Abteil 1. Klasse mit fünf Plätzen, drei Abteile 2. Klasse mit 21 Plätzen und vier Abteile 3. Klasse mit 32 Plätzen. An den beiden Doppelabteilen der 3. Klasse, die an den Wagenenden liegen, werden nur die mittleren Trennungswände durch halbhohe Querverbände ersetzt, so daß sich die Reisenden gegenseitig verständigen können.

Digitized by Google

Bei den BCC-Wagen, die drei Abteile 2. Klasse mit 20 Plätzen und sechs Abteile 3. Klasse mit 48 Plätzen enthalten, sind die Veränderungen ohne jeden Platzfortfall am einfachsten. In der 2. Klasse werden nur die Türen zum Abortvorraum entfernt, und in der 3. Klasse werden die festen Wände als halbhohe Querwände neben den Aborten weitergeführt. Leider entsteht hiedurch ein allerdings unbedeutender Nachteil, indem entweder kein völlig abgeschlossenes Frauenabteil mehr vorhanden ist oder drei nebeneinander liegende, durch halbhohe Wände und freie Durchgänge miteinander verbundene Abteile für Frauen reserviert werden müssen, während in der 2. Klasse eines der drei Abteile durch eine Tür mit Milchglasscheibe abgeschlossen werden kann.

Die letzte Art der vierachsigen Wagen sind die CC-Wagen, welche neun Abteile nur 2. Klasse mit zusammen 76 Plätzen haben. Bei diesen Wagen fällt der mittlere fünfeckige Abort fort, wodurch die nun durchgehende feste Querwand die neun Abteile in zwei ungleiche Teile trennt. Der kleinere Teil mit vier Abteilen wird durch die beiden in der Wagenbreite nebeneinander liegenden Aborte in zwei Doppelabteile, die durch halbhohe Mittelwand mit offenem Durchgang verbunden sind, geteilt. Von den übrigen fünf Abteilen werden drei durch halbhohe Querwände mit offenem Durchgängen vereinigt. Die beiden letzten Abteile bleiben als Doppelabteil in der bisherigen Form durch feste Wand mit Tür, die jetzt eine Milchglasscheibe erhält, voneinander getrennt und sind als Dienst-, bezw. Nichtraucher- oder Raucherabteile vorgesehen.

Das dritte System der im Eisenbahnfernverkehr zur Verwendung kommenden Personenwagen sind dreiachsige Abteilwagen, von denen drei typisch gleiche Arten existieren, die in folgender Weise umgebaut werden:

Die AB-Wagen haben ein Abteil 1. Klasse mit fünf Plätzen und drei Abteile 2. Klasse mit 21 Plätzen. Bei dem Umbau werden alle Abteile untereinander verbunden, indem die Zugangstüren zu dem zwischen dem Doppelabteil liegenden Abortvorraum entfernt werden und der Durchgangsraum bei der 1. Klasse durch Einbau einer Tür mit Milchglasscheibe in den Trennungswänden hergestellt wird. Die 1. Klasse ist durch eine Längswand mit Schiebetür gegen die 2. Klasse abgeschlossen.

Die BC-Wagen führen an jedem Wagenende je ein Doppelabteil 3. Klasse mit 32 Plätzen und in der Mitte ein Doppelabteil 2 Klasse mit 12 Plätzen. Die Veränderung beschränkt sich auf Entfernung der mittleren festen Trennungswand in jedem Doppelabteil durch halbhohe Querwände, wodurch eine Verständigung und Hilfeleistung durch Passieren des Abortraumes, der sich in jedem Doppelabteil befindet, möglich wird.

Die dritte Art der dreiachsigen Personenabteilwagen sind die C-Wagen, welche bisher durch eine feste Querwand in der Wagenmitte in zwei gleiche Teile getrennt sind. Jeder Teil enthält ein Doppelabteil mit halbhoher Querwand und offenem Durchgang, sowie ein durch feste Querwand mit Abort davon getrenntes Abteil. Bei dem Umbau wird unter Fortfall zweier Plätze die feste Mittelwand durch eine halbhohe mit offenem Durchgang ersetzt und die feste Nebenwand des Aborts in dem am Wagenende einzelliegenden Abteil nur halbhoch geführt, wodurch künftighin aus den vier getrennten Räumen nur zwei werden, und vier Abteile räumlich untereinander verbunden sind.

Die neuen AB-Wagen werden an dem einen Wagenende zwei Einzelabteile 2. Klasse führen, von denen jeder durch eine mit Milchglasscheibe versehene Tür mit allen übrigen Abteilen in Verbindung steht. Das Abteil 1. Klasse wird sich am anderen Wagenende befinden und ebenfalls durch eine mit Milchglasscheibe versehene Tür abzuschließen sein. In der Wagenmitte wird sich ein Doppelabteil 2. Klasse mit halbhoher Mittelwand und offenem Durchgang befinden. Durch diese Anordnung wird ein Abteil 2. Klasse mit fünf Klassen mehr geschaffen.

Die neuen BC-Wagen werden in der Wagenmitte zwei in der Querrichtung des Wagens nebeneinander liegende, durch feste Rückwand getrennte Aborte haben. An dem einen Wagenende befinden sich dann zwei durch eine Schiebetür mit Milchglasscheibe zu trennende Doppelabteile 3. Klasse, deren Mittelwände halbhoch mit offenem Durchgang sind. Am anderen Wagenende befindet sich in gleicher Anordnung ein Doppelabteil 2. Klasse.

Nach Durchführung dieser Modernisierungen wird offensichtlich eine erhöhte Sicherheit für das reisende Publikum eintreten, allerdings auf Kosten der Bequemlichkeit.

Einige besondere Einrichtungen amerikanischer Bahnen. Die große Ausdehnung des amerikanischen Eisenbahnnetzes sowie die — von wenigen östlichen Territorien abgesehen — relativ geringe Bevölkerungsdichtigkeit der Vereinigten Staaten bringen es mit sich, daß bei Ausbesserungen oder Verlängerungen der Schienenwege mehr als anderswo transportable Einrichtungen zur Verwendung kommen. Hieher gehören fahrbare Dampfschaufeln, Rammaschinen, Betonmischer, Krane, ferner eine mit allen mechanischen Hilfsmitteln ausgestattete Werkstatt, und endlich bei Arbeiten in solchen Gegenden, wo weder nahe menschliche Ansiedelungen vorhanden sind noch das Klima den Aufenthalt in einfachen Zelten gestattet, besondere Wohnungswagen. Diese werden dann seitlich der schon fertig gestellten Strecke aufgebaut und je nach dem Fortschreiten der Bahnarbeiten von Zeit zu Zeit um einige Kilometer weiter vorgerückt.

Die Lokomotive muß oftmals als stationärer Dampferzeuger dienen. Die zu den Zylindern führende Dampfleitung wird abgetrennt und an den Dampfdom eine Frischdampfleitung angeschlossen, die eine Reihe von entfernt aufgestellten Dampfwinden, Gesteinbohrern, Rammen etc. mit Dampf versorgt. Falls der Zug nicht ausreicht, um genügend Dampfdruck zu halten, wird der Schornstein durch eine Frischholzverschalung verlängert. Gegen heftige Winde schützt sich der Heizer durch eine provisorische Lattenverschalung des Führerstandes und den künstlichen Schornstein mittels einiger zweckmäßig angeordneter Streben.

Während eine solche fahrbare Kesselanlage nach Erfüllung ihres zeitweiligen Dienstes wieder als Lokomotive normale Dienste tut, werden ausrangierte Lokomotivkessel vielfach auch im stationären Betrieb ausgenutzt. So wird z. B. ein solcher Kessel für eine Pumpstation zum Betrieb von Worthington Duplex-Pumpen verwendet, die zum Auffüllen eines Behälters für eine Wasserstation der New York-Zentralbahn in der Nähe von Schenectady dienen. Dicht an dieser Station gehen sowohl die Geleisstränge für die Fracht- und Lokalzüge vorbei, deren Tender mittels eines Wasserkranes gefüllt werden, als auch die Schienen für den Schnellverkehr New York—Chicago, einer Strecke von 1440 *km* Entfernung, die von den „Twenty Century Limited" genannten Palastzügen in 18 Stunden zurückgelegt wird. Diese hohe Geschwindigkeit macht es erforderlich, jeden längeren Aufenthalt zu vermeiden, und verursachte den Bau von zwischen den Schienen angeordneten Wassertrögen, aus denen der Kesselspeisewasservorrat während der Fahrt ergänzt werden kann.

Diese Tröge sind in Profileisen und $^{3}/_{16}$" starkem Eisenblech ausgeführt und haben eine durchschnittliche Länge von ungefähr 420 *m*; sie enthalten genügend Wasser, um das Auffüllen der normaler Weise 36·5 : 45·5 *hl* fassenden Tender, zu ermöglichen. Die Tender der Züge sind mit einer beweglichen Schaufelleitung ausgerüstet, die an den Speisestellen in den Trog herabgelassen und beim Verlassen des Troges selbsttätig gehoben wird. Da die Züge die Wassertröge mit einer

Digitized by Google

Geschwindigkeit von ungefähr 60 *km* pro Stunde passieren, geht das Auffüllen glatt von statten, ist jedoch mit ziemlich erheblichem Wasserverlust verknüpft. Ein zwischen zwei Geleisen befindlicher Holzkasten nimmt die Speiseleitung und eine Dampfleitung auf, von deren erstere das gleichzeitige Auffüllen der Tröge an mehreren Stellen ermöglicht, während letztere das Einfrieren der Wasserleitung und Tröge während der strengen Wintermonate verhindert. Der Wasserstationswächter füllt die Tröge durch Öffnen eines Ventiles und schließt das letztere, sobald die Beendigung der Füllung durch ein Glockensignal angezeigt wird.

Übrigens dringt auch auf diesem Gebiete, wie die „Deutschen Verkehrsblätter" hiezu bemerken, die Elektrotechnik siegreich vor, und vielfach werden die alten Lokomotivkessel und langsamlaufenden Pumpen, nebst deren Wärtern, durch automatisch gesteuerte, elektrisch betriebene Zentrifugalpumpen ersetzt, sobald sich die Lieferung des benötigten elektrischen Stromes durch ein benachbartes Elektrizitätswerk ermöglichen läßt.

CHRONIK.

Beleuchtung der Personenwagen. Behufs Verbesserung der Beleuchtung in den Personenwagen der österreichischen Staatsbahnen hat die Staatsbahnverwaltung die sukzessive Einführung hängenden Gasglühlichtes in Aussicht genommen. Eine große Anzahl der auf der Wiener Stadtbahn und den anschließenden Lokalstrecken verkehrenden Wagen ist bereits nach diesem System eingerichtet. Ferner soll auch der größte Teil der für das nächste Jahr von der österreichischen Staatsbahnverwaltung in Bestellung gegebenen neuen Personenwagen mit dieser verbesserten Beleuchtung versehen werden. Ungeachtet der Einführung des hängenden Gasglühlichtes werden jedoch gleichzeitig die Versuche mit elektrischer Zugsbeleuchtung fortgesetzt. Diesbezüglich sind Erprobungen neuerer Systeme der elektrischen Zugsbeleuchtung fortgesetzt. Diesbezüglich sind Erprobungen neuerer Systeme der elektrischen Zugsbeleuchtung, und zwar im Dienstbereiche der Nordbahndirektion, im vollen Gange.

Beschränkung der Lokomotivsignale. In letzter Zeit hat bei ausländischen Bahnen eine wesentliche Beschränkung in der Abgabe der Lokomotivsignale platzgegriffen, welche Maßnahmen die Verkehrssicherheit bezw. die Verkehrsentwicklung nach jeder Richtung beeinflussen soll und von den Reisenden angenehm empfunden wird. Da auch hierzulande die Erzielung einer minder geräuschvollen Betriebsmanipulation höchst wünschenswert erscheint, so hat das Eisenbahnministerium alle Bahnverwaltungen eingeladen, eingehend zu erwägen und darüber Antrag zu stellen, ob und in welcher Weise es ohne Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit möglich wäre, die durch die Anwendung häufiger Signale mit der Dampfpfeife der Lokomotive sowohl in den Stationen als auf der Strecke verursachte Unruhe tunlichst herabzumindern. Bekanntlich werden heutzutage die Signale mit der Dampfpfeife vor Abfahrt des Zuges aus der Station, beim Begegnen eines Gegenzuges auf doppelgeleisiger Bahn, vor Einfahrt in die Station, vor den auf „Halt" gestellten Distanzscheiben und Semaphoren, ferner zum Anziehen oder Loslassen der Bremsen im Bedarfsfalle zur Herbeiziehung von Hilfspersonal und beim Verschieben vor jeder Ingangsetzung der Maschine angewendet.

Rentabilität der badischen Staatseisenbahnen. Die Gesamtlänge des durch die badische Staatsbahnverwaltung betriebenen Bahnnetzes betrug Ende 1906 1727·42 *km*. Die Gesamteinnahmen beliefen sich auf Mk. 95,489.241·90, die Ausgaben auf Mk. 66,984.980·17, der Einnahmenüberschuß also auf Mk. 28,504.261·73 gegen Mk. 16,190.050, die im Budget vorgesehen waren. Der Reinertrag im Jahre 1897 betrug Mk. 22,939.312·22, im Jahre 1906 Mk. 28,504.261·73. Das prozentuale Verhältnis zwischen Bruttoeinnahmen und Ausgaben ist im Jahr 1906 gegen das Vorjahr um ein geringes günstiger geworden. Die Einnahmen aus Personen- und Gepäckverkehr betragen in der Regel rund die Hälfte derjenigen aus dem Güterverkehr; sie sind in den zehn Jahren um 9·7 Millionen Mark gestiegen. Die Rentabilitätsberechnung für 1906 stellt sich nach dem Anlagekapital auf 4·26%; nach der reinen Eisenbahnschuld zu Ende 1906 mit Mk. 435,314.043·40 auf 6·79%; und wenn man dem Reinertrag noch den Anteil der Eisenbahnschuldentilgungskasse an den Überschüssen der Reichspost und Telegraphenverwaltung mit Mk. 500.000 hinzurechnet, eine solche von 6·91%. Dieses Ergebnis muß als ein sehr günstiges bezeichnet werden.

LITERATUR.

Deutscher Eisenbahn-Kalender 1908. 14. Jahrgang. Herausgegeben von August Scharr, kgl. Eisenbahn-Sekretär. Berlin. Verlag von A. Bodenburg. Preis Mk. 1. Der neue Jahrgang dieses trefflichen und dabei so überaus billigen Jahrbuches, ist mit dem Bilde und einer von warmer Verehrung getragenen Biographie des gewesenen Direktions-Präsidenten Thomé geschmückt. Aufgenommen sind in den textlichen Teil alle jene Gesetze, Bestimmungen, Tarife, Tabellen etc., welche in den dienstlichen Sammlungen sehr zerstreut, daher schwer erreichbar sind, die aber doch allenthalben gebraucht werden und daher stets zugänglich sein sollen. Der Kalender ist ein Muster eines derartigen Handbüchleins.

Wiener Almanach 1908. Jahrbuch für Literatur, Kunst und öffentliches Leben. Herausgeber Jacques Jaeger. Wien und Leipzig. Verlag von G. Szelinski. Der Band ist mit einem vorzüglichen Lichtdruck, darstellend unseren Kaiser — Jubilar zu verschiedenen Altersstufen geschmückt. Textlich enthält es eine große Anzahl schöner Gedichte, interessanter Erzählungen zahlreiche Essays usw. von hervorragenden Schriftstellern, ferner viele nützliche Daten, Firmenadressen, Kunstbeilagen und Illustrationen, so daß er mit vollem Rechte die Förderung und Würdigung der weitesten Kreise verdient. Raummangel verbietet uns, auch nur einiges aus der Fülle zu nennen; es wäre uns sehr schwer, denn man wüßte nicht was zu nennen, was zu verschweigen wäre, ohne ungerecht zu sein. Wir können den Almanach nur unseren Lesern bestens empfehlen.

CLUB-NACHRICHTEN.

Bericht über die Clubversammlung am 28. Jänner 1908. Der Clubpräsident Se. Exzellenz Herr Dr. v. Wittek eröffnet die Versammlung mit folgenden Worten:

„Ich habe ihnen folgende geschäftliche Mitteilungen zu machen:

Samstag den 8. Februar, 8 Uhr abends, findet ein Vergnügungsabend unter Beteiligung von Damen mit einem besonders auserlesenen Programm statt.

Der Gesangverein österr. Eisenbahn-Beamten hat den Club zu seiner, am Mittwoch den 12. Februar im Kursalon stattfindenden Masken-Redoute eingeladen. Karten zu dieser Redoute sind im Clubsekretariat erhältlich.

In der nächsten, am Dienstag den 4. Februar, ½7 Uhr abends stattfindenden Clubversammlung wird Herr k. k. Ober-Baurat Hugo Koestler einen Vortrag: „Über die neuen Eisenbahnanlagen in Hamburg-Altona" halten und seinen Vortrag durch Lichtbilder erläutern. Wir sehen diesem Vortrage mit besonderem Interesse entgegen.

Heute spricht Herr Anton Turtenwald, Inspektor der k. k. Staatsbahnen im Eisenbahnministerium, über: „Die Wiener Münze."

Digitized by Google

Der Vortragende, welcher mit lebhaftem Beifall begrüßt wurde, leitete seine interessanten Ausführungen mit der Erinnerung an Anton Ritter v. Schrötter ein, der als Direktor der k. k. Münze die Grundlagen zur Bedeutung dieses großen Institutes schuf.

Das Haus der Münze auf der Landstraße wurde im Jahre 1873 von dem Architekten Sprenger erbaut. Zum Gedächtnis wurde eine Medaille mit den Bildnissen beider Kaiser Franz und Ferdinand auf der Aversseite und dem Gebäude auf der Reversseite geprägt. Herr Inspektor Turtenwald, ließ ein Exemplar dieser interessanten Medaillen unter den Anwesenden zirkulieren. Nun schilderte der Vortragende die Einrichtung des Münzamtes und des darin befindlichen Generalprobieramtes und ging auf die Erzeugung der Münzen über. Anfänglich stand die Anfertigung von Wertmünzen jedem frei. Bis zum 1. Jänner 1879, konnte Jedermann für eingelieferte Barren von Gold und Silber, die gewünschten Gold- oder 1 fl. ö. W. Silbermünzen geprägt erhalten, wofür die Prägekosten zu zahlen waren. Da im Jahre 1878 der Silberpreis stark gefallen war, strömten riesige Bestellungen dem Münzamte zu. Es war eben durch den billigen Silberpreis sehr lohnend, Gulden ausprägen zu lassen. Deshalb wurde von da an die freie Silberprägung für Private eingestellt und derzeit werden nur Maria-Theresientaler, sogenannte Levantinertaler auf Rechnung der Parteien zur Ausprägung übernommen. Diese Ausprägung der Maria-Theresientaler geht zumeist auf Rechnung von Banken im Oriente und da der Maria-Theresientaler nahezu doppelt so groß sein müßte, um bei dem jetzigen Marktpreise des Silbers vollwertig zu sein, so kann man daran den Gewinn der Besteller ermessen.

Nun besprach der Vortragende die zur Herstellung der Münzen erforderlichen Operationen, als da sind, die Goldscheidung, das Probieren, das Legieren, Schmelzen und Gießen, das Plattenschneiden, das Justieren, Rändeln, Sieden oder Beizen und das Prägen, endlich die Anfertigung der Prägestempel. Hernach sprach der Vortragende über Münzfälschungen und schloß seinen Vortrag mit den folgenden Worten: „Was das Blut im Körper, daß ist das Geld im Staate. Ein Abfließen aus einem Teile und eine Überfüllung der anderen Teile, verursachen Störungen im Organismus. Herz und Verwaltung bewirken und regeln den Kreislauf. Möge die Verwaltung unseres geliebten Vaterlandes, einen so gesunden und kräftigen Herzschlag besitzen, daß dieses Lebenselement bis in die kleinsten Adern, die ärmsten Kreise, dringt."

Reicher Beifall, dem sich die warmen Dankesworte des Clubpräsidenten anschlossen, belohnte die anregenden Ausführungen des Vortragenden.

Am Schlusse gab noch Regierungsrat v. Loehr einige interessante Erläuterungen zu dem siegreichen Konkurrenzkampfe des Maria-Theresientalers.

Der Schriftführer: Ober-Ingenieur B. Kriser.

Bericht über die Silvesterfeier am 28. Dezember 1907. Wie alljährlich, beging der Club eine in jeder Beziehung gelungene Vorfeier der Jahreswende, die alle Freunde des Clubs — kein Wunder, daß hiebei sich der Saal als zu klein bewies —, zu dem intimen Feste vereinte. Von dem künstlerischen Darbietungen des Abends seien an erster Stelle die ganz ausgezeichneten Vorträge des humoristischen Quartetts des Eisenbahn Gesangvereines hervorgehoben, welche nicht enden wollenden Beifall fanden und sich in gleich lebhaft akklamierte Zugaben fortsetzten. Große Heiterkeit erweckten die mit seltenem Humor verfaßten und vorgetragenen Wiener Momentaufnahmen des Herrn Oberinspektor Kowy, der zahlreichem Hervorrufen des dankbaren Auditoriums Folge leisten mußte. Die Zauberkunststücke des Herrn Kegel, eines stets gerne gesehenen Gastes, dessen Kunstfertigkeit die Amateureigenschaft nicht verrät, verblüfften durch die exakte Ausführung und brachten dem Hexenmeister reichen und wohlverdienten Beifall.

Deklamationen des bekannten Rezitators Kirsch und Gesangsvorträge der „Dame von Maxime" leiteten das Programm bestens ein. Den Glanzpunkt des Abends bildete die gastronomische Tombola, welche mit zahlreichen und besonders „geschmackvollen" Haupt- und Nebentreffern ausgestattet war.

Der Tombola folgte die Silvesteransprache des Präsidenten. Auf das ablaufende Jahr zurückblickend, gab er der Befriedigung über die Ergebnisse der Clubtätigkeit Ausdruck, deren Veranstaltungen ihre Anziehungskraft ungemindert bewährten und wie auch der heutige zahlreiche Besuch zeigen, dem Club die Sympathien seiner Mitglieder und Freunde jederzeit rege erhielten. Die Clubleitung dankt allen, die zu diesem erfreulichen Ergebnisse mitgewirkt, besonders den einzelnen Ausschüssen und ihren Obmännern, für die hingebungsvolle und erfolgreiche Mitarbeit. In gehobener Stimmung begrüßen wir das neue Jahr. Es ist für uns Österreicher von ganz besonderer Bedeutung als das Jubiläumsjahr Sr. Majestät unseres geliebten Kaisers, der in demselben das sechzigste Jahr seiner segensreichen Regierung vollendet. Wir begleiten den Eintritt in diese historisch denkwürdige Epoche mit dem Gefühle tiefster Dankbarkeit und mit den innigsten Wünschen für unsern allergnädigsten Monarchen und für unser geliebtes Vaterland. Der Präsident bringt sodann dem Club und dessen Mitgliedern seinen herzlichen Neujahrswunsch dar, indem er auf das fernere, durch einträchtiges Zusammenwirken verbürgte Gedeihen des Clubs, sowie auf das Wohl der Clubmitglieder und ihren Familien wie auch der anwesenden lieben Gäste sein Glas erhebt. Unter lebhaften Beifallsäußerungen und Prositrufen fand die äußerst gelungene Feier ihren Abschluß.

Der Schriftführer Dr. Leipen.

Bestehende Ermäßigungen für Theater, Vergnügungs-Etablissements und Kunstausstellungen.

Kaiserjubiläums-Stadttheater und Volksoper 30—40% Ermäßigung. Käufliche Anweisungen im Clubsekretariat.

Theater an der Wien. Vormerkungen auf Orchestersitze, Fauteuils im Parkett und Parkettsitze, 1. bis 9. Reihe, mit zirka 45%iger Ermäßigung für alle Wochentage, außer Samstag, nimmt der Clubsekretär, jedoch mindestens einen Tag vor dem beabsichtigten Besuchstag, entgegen.

Carl-Theater. Anweisungen zum Bezuge von (50%) ermäßigten Karten.*)

Deutsches Volkstheater. Nachlaß der Vormerkgebühr.*)

Raimund-Theater. Anweisungen zum Bezuge von (50%) ermäßigten Karten.*)

Theater in der Josefstadt.**)

Lustspieltheater im k. k. Prater.**)

Kleines Schauspielhaus, I., Johannesgasse 4. Anweisungen zum Bezuge von (50%) ermäßigten Karten.*)

Intimes Theater.**)

Saal Ehrbar. Anweisungen zum Bezuge von (50%) ermäßigten Karten.*)

Ronacher. Anweisungen auf Parkett-Entree à K 2 mit einer 25%igen und auf Parterre-Entree à K 1·50 mit einer 20%igen Ermäßigung.*)

Danzers Orpheum. Anweisungen für Logen und alle Sitzkategorien zu bedeutend ermäßigten Preisen.*)

Kolosseum. Anweisungen mit 20%iger Ermäßigung.*)

Künstlerhaus.***)

Sezession.***)

Wiener Bioskop.***)

Hagenbund.***)

Kaiser-Panorama. Anweisungen auf ermäßigte Karten.*)

Welt-Biograph, I., Stubenring 20 und IX., Alserstraße 39.***)

Maxim's Theater, II, Praterstraße 65 und IV., Favoritenstraße 36.***)

Um den Herren Mitgliedern den Bezug der Anweisungen für ermäßigte Karten leichter und rascher zu ermöglichen, haben nachstehend verzeichnete Herren die Entgegennahme von Anmeldungen bezw. Verteilung der Anweisungen freundlichst übernommen:

Das Clubsekretariat;

k. k. Eisenbahnministerium: Dr. Viktor Hiller, Sekt. III;
" " (T. A. B.): Sigismund Rosenberg, ev. Adolf Reiner;
k. u. k. Kriegsministerium: k. u. k. Hauptmann Emanuel Bittner;
k. k. Staatsbahn-Direktion: Dr. Viktor Leipen, Abt. 6;
" " " " Dr. A. Scheiber, Abt. 1;
k. k. Nordbahn-Direktion: Ferdinand Brauner;
Staats-Eisenbahn-Gesellschaft: Louis Handofsky;
Österreichische Nordwestbahn: Dr. Fritz Mucha.

Für jede behobene Anweisung ist eine Gebühr von 6 h zu entrichten.

Samstag, den 8. Februar 1908, 8 Uhr abends, findet ein Vergnügungsabend unter Beteiligung von Damen statt. Kunstkräfte ersten Ranges haben ihre Mitwirkung zu demselben bereits zugesagt.

Das Exkursions- und Geselligkeits-Komitee.

*) Erhältlich im Clubsekretariat und bei den oben angeführten Ausgabestellen.

**) Anweisungen werden fallweise seitens der betreffenden Theaterdirektionen an den Club gesendet und turnusmäßig an die Ausgabestellen geleitet, woselbst Vormerkungen entgegengenommen werden.

***) Ermäßigte Eintrittskarten käuflich bei den Clubdienern.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten. — Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hilscher. — Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

Wir erlauben uns die Aufmerksamkeit darauf zu lenken, daß der 300 Personen fassende Vortragssaal des Club österreichischer Eisenbahnbeamten, Wien, I. Eschenbachgasse II, noch für einige Tage der Woche während der Saison 1907/1908 zur Verfügung steht und werden diesbezügliche Auskünfte täglich zwischen 4—6 Uhr (Telephon 355) vom gefertigten Sekretariat erteilt.

Das Sekretariat
des
Club österreichischer Eisenbahnbeamten
Wien, I. Eschenbachgasse 11.

K. k. Staatsbahndirektion, Wien.

Eröffnung der Personenhaltestelle „Hornsitz".

Die in der Strecke Budweis-Weseli-Mezimosti im Km. 32.626 zwischen den Stationen Bukovsko-Dinin und Weseli-Mezimosti gelegene Personenhaltestelle Hornsitz gelangte mit dem 15. Jänner 1908 für den Personen- und Gepäcksverkehr zur Eröffnung. Die Verkehrszeiten der in dieser Haltestelle Aufenthalt nehmenden Züge sind folgende:

Richtung von Budweis:				Richtung nach Budweis:			
P.-Zug Nr. 415	Abf.	6^{15}	früh	P.-Zug Nr. 418	Abf.	6^{39}	früh
„ „ „ 413	„	1^{00}	nachm.	„ „ „ 414	„	2^{00}	nachm.
„ „ „ 419*	„	3^{48}	„	„ „ „ 422	„	8^{19}	abds.
„ „ „ 417	„	7^{21}	abds.				

* Nur an den Tagen der Budweiser Jahr- und Viehmärkte.

Die Entfernungen, auf Grund deren die Fahrpreise für diese Personenhaltestelle zu berechnen sind, betragen:

von Bukovsko-Dinin nach Hornsitz und umgekehrt 4 *km*
„ Weseli-Mezimosti „ „ „ „ 6 „

Die Fahrkartenausgabe findet in der Haltestelle statt, die Abfertigung des Gepäcks erfolgt im Nachzahlungswege.

Ostdeutsch-Österreichischer Verband.

Einführung des Nachtrages VII zum Heft 1.

Am 1. März 1908 tritt zum Heft 1 des Ostdeutsch-Österreichischen Eisenbahnverbandes der Nachtrag VII in Kraft, welcher außer Tariferweiterungen des Klassentarifes und einzelner Ausnahmetarife erhöhte und ermäßigte Frachtsätze des Klassentarifes und einzelner Ausnahmetarife im Verkehre mit den Stationen der vormaligen Kaiser-Ferdinands-Nordbahn enthält. Die Erhöhungen und Ermäßigungen beruhen auf dem Tarifhefte 4 zum Lokaltarife der k. k. Staatsbahnen enthaltend die neuen Frachtsätze für die vorgenannten Stationen. Die durch den Nachtrag eintretenden Frachterhöhungen und Verkehrsbeschränkungen gelten erst vom 15. März 1908. Drucksstücke des Nachtrages sind zum Preise von 50 h für das Stück bei den bekannten Dienststellen zu haben.

K. k. priv. Österreichische Nordwestbahn,
namens der Verbandsverwaltungen.

Leopolder & Sohn
Wien, III/1 Erdbergstraße 52.
Leipzig-Schleussig, Seumestraße 86.
Fabrik für Telegraphen-Apparate, Telephone und Telephon - Zentral - Umschalter, elektrische Stations-Deckungssignale und Bahnwächter-Läutewerke für Eisenbahnen, Telegraphen-Batterien und Leitungsmateriale, Wassermesser eigenen Patentes für städtische Wasserwerke, Bierbrauereien und Maschinenfabriken. 668
Alle Telephon- und Telegraphen-Einrichtungen werden prompt ausgeführt und Voranschläge **kostenfrei** ausgearbeitet.

Maschinist, Österreicher, 33 Jahre alt, verheiratet, vertraut mit allen Systemen der **Dampfmaschinen, Pumpen und Kesseln** sowie der **Lichtmaschinen**, firm in autogen Schweißen sucht sich für Wien ab 1. oder 15. April 1908 zu verändern. Selbiger ist derzeit in größerer Lokomotivfabrik (Deutschl.) als Oberheizer in ungekündigter Stellung. Ia Zeugn. stehen zur Verfügung. Angebote unter „F. C. 4008" an **Rudolf Mosse, Wien**, erbeten. 700

Maschinen- und Waggonbau-Fabriks-Aktien-Gesellschaft in Simmering
vormals **H. D. Schmid**
Wien-Simmering. Brünn-Königsfeld.
Waggon aller Art für Normal- und Schmalspur.

Krane und Hebezeuge.
Personen- und Lastenaufzüge.
Drehscheiben u. Schiebebühnen.
Hydraulische und elektrische Lokomotiv- u. Waggonhebeböcke.
Räderpressen, Räderversenkvorrichtungen.
Hüttenwerkseinrichtungen.
Eis- und Kühlmaschinen.
Dampfmaschinen, Dampfkessel, Reservoire.
Gas-, Benzin- und Petroleummotore.
Holzbearbeitungsmaschinen. 919
Wasserreiniger etc.

Gültig ab 1. Dezember 1907

K. k. Österreichische Staatsbahnen.

Kürzeste Zugverbindungen:

Wien—Arlberg—Paris—Genf.

			Station	
[illegible]	[illegible]	[illegible]	ab Wien Westb. an	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	ab Salzburg an	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	an Badgastein	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	an Innsbruck	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	an Bozen	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	an Meran	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	an Zürich	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	an Bern	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	an Genf	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	an Mailand	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	an Lyon	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	an Marseille	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	an Paris	[illegible]

[illegible]

Wien—Köln—Brüssel—London.

			Station	
[illegible]	[illegible]	[illegible]	ab Wien an	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	an Passau	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	an Mainz	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	an Frankfurt a. M.	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	an Köln	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	an Brüssel	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	an Ostende	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	an London	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	an London	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	an London	[illegible]

[illegible]

Wien—Pontafel—Venedig—Rom und Mailand—Genua.

		Station		
[illegible]	[illegible]	ab Wien Westb.	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	ab Wien Südb.	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	an Villach	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	an Pontafel	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	an Venedig	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	an Mailand	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	an Turin	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	an Genua	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	an Rom	[illegible]	[illegible]

[illegible]

Wien—Lemberg—Odessa—Kiew und Czernowitz—Bukarest—Constanza—Constantinopel.

			Station			
[illegible]	[illegible]	[illegible]	ab Wien K. F. N. B. an	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	an Krakau	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	an Lemberg	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	an Czernowitz	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	an Bukarest	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	an Constanza	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	an Constantinopel	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	an Podwołoczyska	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	an Odessa	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	an Kiew	[illegible]	[illegible]	[illegible]

[illegible]

Wien—Prag.

			Station			
[illegible]	[illegible]	[illegible]	ab Wien K. F. J. B. an	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	an Prag K. F. J. B. ab	[illegible]	[illegible]	[illegible]

[illegible]

Wien—Eger—Cassel—(Köln)—Aachen.

		Station		
[illegible]	[illegible]	ab Wien K. F. J. B. an	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	an Eger	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	an Cassel	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	an Köln	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	an Aachen	[illegible]	[illegible]

[illegible]

Stadtbureau der k. k. österr. Staatsbahnen in Wien, I., Wallfischgasse 15.
[illegible]

Soeben beginnt zu erscheinen:
Meyers Grosses Konversations-Lexikon.
Sechste, gänzlich neubearbeitete und vermehrte Auflage.
148.000 Artikel u. Verweisungen.
11.000 Abbildungen, 1400 Tafeln und Karten.
Ein Nachschlagewerk des allgemeinen Wissens.
20 Bände in Halbleder gebunden zu je 10 Mark.
Prospekte und Probehefte liefert jede Buchhandlung.
Verlag des Bibliographischen Instituts in Leipzig und Wien.

Wilhelm Beck & Söhne
k. u. k. Hoflieferanten
Wien, VIII. Langegasse 1, Zentrale.
FILIALEN: Lemberg, Innsbruck, Sarajevo.
Uniformen, Uniformsorten
Kürschnerwaren und Kappen für Eisenbahnen.
651

Österreichische
Siemens-Schuckert-Werke
Wien, XX/2. Engerthstraße 150.
Elektrische Beleuchtung
Elektrische Kraftübertragung
Elektrische Bahnen
Dynamomaschinen — Schaltapparate — Installationsmaterial.
Elektromotoren — Zähler — Bogenlampen.
Installationsbureau: VI/1 Mariahilferstraße Nr. 7.
696

Stefan v. Götz & Söhne
Wien und Budapest
Wien — XX. Bez., Gießmanngasse 2.
Budapest — b. Ganz & Co., Steinbrucherstr.
Eisenbahn-Sicherungsanlagen
Zentralweichenstellungen
Bahnschranken, Industriegeleisesicherungen, Geleisesperrbäume
Wechselsperren, Sperrschuhe
Werkzeuge und Gebrauchsartikel
für den
Bahnbau, Bahnerhaltungs-
und
Betriebsdienst
Berg- und Hüttenwesen
Bremsschuhe, Waggonschieber etc. Patent Büßing
Bremsschlitten Patent Schön.
Telegramm-Adresse: Bahngötz Wien Telephon.
„A B C“-Code fünfte Ausgabe in Verwendung.
Telephon 21682 und 21683 interurban.
637

C. Schember & Söhne
k. und k. Hof-Brückenwagen und Maschinenfabrik
Wien, I. Akademiestrasse 4
empfehlen ihre Erzeugnisse in Lokomotiv-, Waggon-, Fuhrwerks-, Magazin- und Autom. Wagen sowie Wagen aller Art.

Fabrik für
Eisenbahnsicherungsanlagen
Südbahn-Werk
Wien
X/3 Triesterstraße Nr. 40.
Telephon 8978.
Bahnschranken, Vorläutesicherungen, Schrankenantriebe. Zentral-Stellwerke, Blockapparate. Signale, Kontaktschienen, Fühlschienen, Sperrbäume. Wechselsperrschlösser.
436

Siemens & Halske
Aktiengesellschaft Wien.
Werk: III. Hainburgerstraße Nr. 29.
Direktion: III. Apostelgasse Nr. 12.
Eisenbahn-Sicherungsanlagen. Schwachstromanlagen.
Telegraphen- und Telephonanlagen, Anlagen für drahtlose Telegraphie, Marine- und Gruben-Signalapparate, Minenzünder, Feuermelde-, Wächterkontroll- und Alarmanlagen, Wassermesser, Wasserstands-Fernmelder, Schalttafel-Meßinstrumente, Wissenschaftliche-, Laboratoriums- und Eicheinrichtungen, Elektromedizinische Apparate, Röntgen-Einrichtungen, Trockenelemente, nasse Elemente, Elemente für Momentbeleuchtung, S. & H.-Beutelelemente, Kabel- und Leitungsdrähte für Telephon- und Telegraphenzwecke.
693

Kraluper Mineralöl-Raffinerie
690
PRAG liefert helle und dunkle Zylinderöle für Normal- und Heißdampf, helle und dunkle Maschinenöle, Wagenachsenöle, Petroleum, Benzin, Fette etc. etc.

Darlehen!
Allgemeine Cautionsbank Aktiengesellschaft
General-Repräsentanz für Österreich:
WIEN, IV. Technikerstraße Nr. 5.

Die Allgemeine Cautionsbank gewährt an **Eisenbahnbeamte** Darlehen gegen Gehaltsvormerkung zu außerordentlich günstigen Bedingungen, u. zw.: 1. Die Bank fordert an Darlehenszinsen pro anno 6½%; selbstredend immer von der verbleibenden Restschuld. 2. Der Darlehenswerber hat sich hinsichtlich seines Gesundheitszustandes einer ärztlichen Untersuchung zu unterziehen. Die übliche teure Lebensversicherung wird jedoch nicht verlangt. Für den Fall des Ablebens des Darlehenswerbers erlischt die restierende Schuld, so daß den Erben keinerlei Verpflichtung auferlegt bleibt. Für diesen seitens der Bank gebotenen Vorteil ist alljährlich ein mäßiges Schadendeckungsentgelt, dessen Höhe sich nach dem Alter des Darlehenswerbers richtet, immer nur von der verbleibenden Restschuld zu bezahlen. 3. Die übliche Stellung der Bürgen kann gegen eine einmal zu entrichtende mäßige Zahlung unterbleiben. (3 Perzent der Darlehenssumme.) 4. Bei der Erteilung des Darlehens werden als einmalige Kosten die Barauslagen und 1 Perzent Bankprovision in Abrechnung gebracht.

Zu weiteren Informationen ist die Bank jederzeit bereit und stehen Antragsformulare zur Verfügung.
702

Für den Inseratenteil verantwortlich Annoncen-Expedition M. Pozsonyi, Wien, IX. Hörlgasse 5.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten.
Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hilscher.
Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16

Digitized by Google

Stanford University Library
MAR 2 1908

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

Redaktion und Administration:
WIEN, I. Eschenbachgasse 11.
Telephon Nr. 355.
Postsparkassen-Konto der Administration: Nr. 806.845.
Postsparkassen-Konto des Club: Nr. 850.698.
Beiträge werden nach dem vom Redaktions-Komitee festgesetzten Tarife honoriert.
Manuskripte werden nicht zurückgestellt.

ORGAN
des
Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

Erscheint von April bis Oktober am 1. und 15. jedes Monates
von November bis März jeden Montag.

Abonnement inkl. Postversendung
in Österreich-Ungarn:
Ganzjährig K 10. Halbjährig K 5.
Für das Deutsche Reich:
Ganzjährig Mk. 12. Halbjährig Mk. 6.
Im übrigen Auslande:
Ganzjährig Fr. 20. Halbjährig Fr. 10.
Bezugsstelle für den Buchhandel:
Spielhagen & Schurich in Wien.
Einzelne Nummern 30 Heller.
Offene Reklamationen portofrei.

№ 6. | Wien, den 10. Februar 1908. | XXXI. Jahrgang.

Klingerit

ist anerkannt die einzig beste Dichtung für höchsten Dampfdruck und überhitzten Dampf etc. etc.
Klingerit wird dort empfohlen, wo noch keine Dichtung entsprochen hat!

Klingerit Dichtungs-Platten Ringe und Fassonstücke etc. *sind nur dann echt* wenn sie auf einer Seite über die ganze Fläche mit der registrierten Schutzmarke *„Klingerit"* versehen sind. 967

Die unter den verschiedensten „it" Namen aufgetauchten Dichtungen haben mit dem Fabrikat „Klingerit" nichts gemein, sondern sind meistens ganz minderwertige Nachahmungen. 388

Man weise daher nur „Klingerit" und weise Dichtungen, welche diese Schutzmarke nicht tragen, als unecht zurück.

Rich. Klinger, Gumpoldskirchen bei Wien

Echte Brillant- und Diamantringe von K [illegible] bis 600
Echte Brillant- und Diamant-Ohrringe von K 10 bis 1000
in selten großer Auswahl, sowie reichhaltiges Lager in Gold-, Silber- und Juwelen-Gegenständen preiswert.
Bei Barzahlungen 10 Prozent.
Andernfalls Zahlungs-Erleichterungen.
Illustrierte Preisliste gratis und franko.
A. E. DOLLINGER, en gros und en detail.
Wien, IV., Favoritenstraße Nr. 22.

Med.-Dr. A. Schaechter
Zahnarzt
II. Kaiser Josefstraße 25.
Schmerzlose Behandlung.
Für Bahnbeamte 30% Ermäßigung gegen Vorweisung einer Legitimation.

PATENT-AZETYLEN-TYRES-ABZIEHÖFEN
Spezialkonstruktionen für **Stationsbeleuchtung**
Gasakkumulatoren für **Waggonbeleuchtung**
und **Autogene Schweißung**
Allgemeine Carbid- & Acetylen-Gesellschaft Franz Krükl & Co.
ZENTRAL-BUREAU WIEN, VI. Köstlergasse Nr. 5. 676

Anton Rothmaier
Sägewerk und Holzwarenfabrik
Molln, Ober-Österreich
empfiehlt seine Erzeugnisse, u. zw.:
Krampen-, Schaufel-, Hammer- und Hackenstiele, Werkzeughefte aller Art, sowie alle ins Fach einschlagende Holzwaren und Schnittmaterialien aus weichem Holz.
Niederlage: WIEN, IX/4 Währingergürtel Stadtbahnviadukt Nr. 139.
Lieferant der k. k. Staatsbahnen.

Leopolder & Sohn
Wien, III/1 Erdbergstraße 52.
Leipzig-Schleussig, Seumestraße 86.
Fabrik für Telegraphen-Apparate, Telephone und Telephon-Zentral-Umschalter, elektrische Stations-Deckungssignale und Bahnwächter-Läutewerke für Eisenbahnen, Telegraphen-Batterien und Leitungsmateriale, Wassermesser eigenen Patentes für städtische Wasserwerke, Bierbrauereien und Maschinenfabriken. 666
Alle Telephon- und Telegraphen-Einrichtungen werden prompt ausgeführt und Voranschläge **kostenfrei** ausgearbeitet.

Pianos
Hoher Extra-Vorzugs-Rabatt für Beamte.
Pianinos und Klaviere von hervorragender Klangfülle und Tonschönheit, gediegenster kreuzsaitiger Eisenpanzer-Konstruktion mit leichter, elastischer Spielart und verstellbarer Harfenton-Vorrichtung.
10jährige schriftliche, gesetzlich bindende Garantie!
4wöchentl. frachtfreie Probelieferung nach jeder Bahnstation.
Bequemste Ratenzahlungen, ohne Preiserhöhung!
TRAUTWEIN
WIEN
VII. Mariahilferstraße 58 e.
Jeder Beamte verlange umgehend kostenlose Zusendung der illustr. Preisliste nebst Beamten-Vorzugs-Rabatt-Tabelle!
3 starke Hefte mit mehreren Tausend Referenzen und Anerkennungen von Beamten etc. gratis zur Verfügung. 660

Digitized by Google

Garvens-Werke
WIEN
II. Handelskai 130

fabrizieren und halten großes Lager von:

Pumpen aller Art:

Baupumpen
Stationsbrunnenpumpen
Expreßpumpen f. große Förderhöhen
Pumpen für Villen und Wohnhäuser und Fabriksanlagen
Pumpen für Haus- u. Wasserleitungen.

Waagen für jeden Zweck:

Stationsbrückenwaagen
Kohlenwaagen
Magazinswaagen. 647

Kataloge u. Kostenvoranschläge auf Verlangen portofrei und kostenlos.

Schrauben- u. Schmiedewaren-Fabriks-Aktiengesellschaft
Brevillier & Co. und A. Urban & Söhne
Wien, VI. Magdalenenstraße 18. 609

Fabriken: Neunkirchen an der Südbahn, Floridsdorf und Gradenberg. Nieten, Schrauben, Muttern, Drahtstiften und Schmiedewaren.

K. k. priv. **Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt**

Errichtet im Jahre 1825. Wien, I. Wollzeile 39.

Die Anstalt versichert: a) Gebäude samt deren Zubehör,
b) Mobilien aller Art 613
c) Bodenerzeugnisse gegen Hagelschlag.

Reservefond d. Anst.: K 8,321.089 54 Ges.-Versicherungssumme K 2.368,999.524
Anzahl der Mitglieder: 158.128.

BRÜDER STOWASSER
PRAG, Charvatgasse 1988/II.

Offerieren: Ia Malaga-Baumöl, dopp. raff. Rüböl, Lokomotiv- und Wagenachsenöle, sowie russ. und amerik. Mineralöle, amerik. Zylinderöle, hell und dunkel, Knochenöl wasserhell, konsist. Maschinenfette, Salon-Petroleum.

Chemisch-technische Produkte für alle Industrien.
Prima Referenzen! 691
Lieferanten der k. k. österr. Staatsbahnen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Winter 1907/8. **Schnellzugs-Verbindungen.** Winter 1907/8.

Giltig vom 1. Dezember 1907

WIEN–ITALIEN

über Cervignano	über Cormons	über Ala	über Pontebba
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

DEUTSCHLAND–ITALIEN / BUDAPEST–ITALIEN

Deutschland–Italien über Ala	Budapest–Italien über Cormons	Budapest–Italien über Ala
[illegible]	[illegible]	[illegible]

[illegible]

Giltig ab 1. Oktober 1907.

K. k. Österreichische Staatsbahnen.

Kürzeste Zugverbindungen:

Wien–Arlberg–Paris–Genf.

[illegible]

Fahrtdauer Wien–Paris 20½ und 22½ Stunden

Wien–Köln–Brüssel–London.

[illegible]

Wien–Pontafel–Venedig–Rom und Mailand–Genua.

[illegible]

Wien–Lemberg–Odessa–Kiew und Czernowitz–Bukarest–Constanza–Constantinopel

[illegible]

Wien–Prag

[illegible]

Wien–Eger–Cassel–(Köln)–Aachen.

[illegible]

Stadtbureau der k. k. österr. Staatsbahnen in Wien, I., Wallfischgasse 15.
[illegible]

Gegründet 1880. Gegründet 1880.

Wichtig für Klavierkäufer und Mieter!

R. Waldhäusl's Klaviere und Pianinos sind stets die allerneuesten Eisenpanzerkonstruktions-Systeme mit Harfenverstellapparat. Einzige Spezialität, auf Teilzahlung in Monatsraten nach Wunsch für Beamte, Lehrer und sonst sicher angestellte Personen, unter 15 jähriger bindender Garantie. Neue Instrumente zu fl. 220.—, 250.— und so stufenweise aufwärts. Überspielte von fl. 140.— an. Leihgebühr für neue Instrumente von fl. 4.— aufwärts. Gebrauchte Klaviere und Pianinos sowie Harmonium werden jederzeit umgetauscht oder angekauft. Rückkauf bewilligt.

Robert Waldhäusl's größtes Klavier-Etablissement und Leihanstalt, Wien, I., Schottengasse Nr. 2 (im Schottenstiftsgebäude). Magazine und Lagerräume im eigenen Hause. — Telephon 16 502. 698

Digitized by Google

Österreichische
Eisenbahn-Zeitung.
ORGAN
des
Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

№ 6. Wien, den 10. Februar 1908. XXXI. Jahrgang.

Clubversammlung: Dienstag, den 11. Februar 1908, ½7 Uhr abends. Vortrag des Herrn Heinrich Glücksmann, dramaturgischer Direktor und Preßchef des Akademischen Verlages, über: *„Wiener Dichter. Rezitationen“*.

Zu diesem Vortrage haben auch Damen Zutritt, die gebeten werden, die Hüte abzulegen.

Nach Schluß des Vortrages gemeinschaftliches Abendessen im Clublokale, wozu Anmeldungen vor Beginn des Vortrages erbeten werden.

Zur Erneuerung des Lokalbahngesetzes.

Von Dr. Franz Hilscher.

Das gegenwärtige Gesetz über Bahnen niederer Ordnung vom 31. Dezember 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, gilt nunmehr seit 1. Jänner 1895 mit einer Unterbrechung vom 1. Jänner bis 20. Mai 1905, während welcher Zeit es durch Fristablauf außer Kraft getreten war. Seine Wirksamkeit erlischt zufolge der letzten Erstreckungsgesetzes vom 24. Dezember 1905, R.-G.-Bl. Nr. 216, längstens am 31. Dezember 1908, falls nicht schon früher ein neues Gesetz an seine Stelle getreten sein sollte.

Es ist daher „höchste Zeit“, für Erlassung eines solchen neuen Gesetzes zu sorgen, wenn nicht wieder zu dem Auskunftsmittel der einfachen Weiterbefristung des alten Gesetzes gegriffen werden soll. Der Ausweg wäre zwar bequem, jedoch entspräche er nicht den Wünschen und Bedürfnissen der Interessenten, insbesondere der autonomen Landesbehörden, welche ja heute am meisten am Gedeihen der Lokalbahnen beteiligt sind, wohl auch nicht den Anschauungen der Regierung, weil sich in der Praxis doch manche Mängel und Lücken im geltenden Gesetze gezeigt haben, die denn doch beseitigt werden sollten.

Der niederösterreichische Landesausschuß oder besser gesagt sein Referent, Landtags- und Reichsratsabgeordneter Dr. Pattai, der durch seine intensive Teilnahme an dem Baue und der Verwaltung der niederösterreichischen Landesbahnen ausgebreitete und tiefe Erfahrungen im Lokalbahnwesen zu sammeln Gelegenheit hatte, ist nun in dieser Sache werktätig vorgegangen. Dr. Pattai hat, nachdem die Regierung in der XVII. Session 1904 im Abgeordnetenhause einen vielfache Verbesserungen aufweisenden Gesetzentwurf vorgelegt hatte, dem Eisenbahnausschuß als dessen Referent einen Gegenentwurf vorgelegt, der sich als eine weitgehende Umarbeitung des Regierungsentwurfes darstellt. Beide Entwürfe gelangten aber nicht zur parlamentarischen Erledigung.

Seither hat Dr. Pattai nach Befragung aller interessierten Landesausschüsse und anderer Korporationen emsig neues Material zusammengetragen und nunmehr vor kurzem im neuen Abgeordnetenhause einen Iniativantrag, in Form eines mit Gründen versehenen formulierten Gesetzentwurfes eingebracht, der dem Eisenbahnausschusse zur Vorberatung und Berichterstattung zugewiesen wurde.

Da dieser Entwurf außer zahlreichen Änderungen und Verbesserungen der Ausdrucksweise auch sehr wichtige sachliche Abweichungen von dem alten Gesetze, namentlich auch weitreichende neue Begünstigungen der Unternehmungen enthält und insbesondere ganz neue Rechte für die autonomen Körperschaften schaffen will, so sei es gestattet, eine gedrängte Darstellung dieser Neuerungen im Anschlusse an den Text, hier vorzubringen, hie und da Kritik zu üben und endlich ein und anderen Vorschlag auf Änderung und Ergänzung zu machen. Dabei sollen die beiden Entwürfe aus dem Jahre 1904 ganz übergangen und nur der geltende Gesetzestext mit dem neuesten Entwurfe verglichen werden.

Geltendes Gesetz.	2. Entwurf Pattai.
Artikel I.	Artikel I.
Bei Concessionirung normal- oder schmalspuriger Lokalbahnen (Secundärbahnen, Vicinalbahnen u. dgl.) sind unbeschadet der dem Reichskriegsministerium gesetzlich zustehenden Einflussnahme nicht nur in Bezug auf die Vorarbeiten, den Bau und die Ausrüstung alle thunlichen Erleichterungen zu gewähren, sondern es ist auch in Bezug auf den Betrieb von den in der Eisenbahnbetriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1852, und den einschlägigen Nachtragsbestimmungen angeord-	Bei Konzessionierung normal- oder schmalspuriger Lokalbahnen sind, unbeschadet der dem Reichskriegsministerium gesetzlich zustehenden Mitwirkung, alle tunlichen Erleichterungen für Vorarbeiten, Bau und Ausrüstung zu gewähren. Betreffs des Betriebes ist von den Sicherheitsvorkehrungen und Verkehrsvorschriften der Eisenbahnbetriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1852, samt Nachtragsbestimmungen insoweit abzusehen, als die be-

Digitized by Google

neten Sicherheitsvorkehrungen und Verkehrsvorschriften insoweit Umgang zu nehmen, als dies mit Rücksicht auf die besonderen Verkehrs- und Betriebsverhältnisse, insbesondere die festgesetzte ermäßigte Fahrgeschwindigkeit nach dem Ermessen des Handelsministeriums zulässig erscheint und als hiedurch das den autonomen Körperschaften nach den bestehenden Gesetzen zustehende Recht, im eigenen Wirkungskreise aus Sicherheitsrücksichten Vorschriften zu erlassen, nicht beeinträchtigt wird. Gleichartige Erleichterungen können nach dem Ermessen des Handelsministeriums auch für jene schon bestehenden Eisenbahnstrecken zugestanden werden, auf welchen der Secundärbetrieb mit ermäßigter Fahrgeschwindigkeit eingeführt wird.	sonderen Verhältnisse, insbesondere die festgesetzte Fahrgeschwindigkeit, dies nach dem Ermessen des Eisenbahnministeriums gestatten. Das Recht der autonomen Körperschaften, im eigenen Wirkungskreise Sicherheitsvorkehrungen zu treffen, darf hiedurch nicht beeinträchtigt werden. Gleiche Erleichterungen sind nach dem Ermessen des Eisenbahnministeriums auch dann zu gewähren, wenn auf schon bestehenden Eisenbahnstrecken der Lokalbahnbetrieb eingeführt wird. Den Kommissionen zur Trassenrevision, Feststellung der Stationen und politischen Begehung (Abschnitt I A—D, Ministerialverordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19) ist ein Vertreter des Landesausschusses als stimmberechtigtes Mitglied beizuziehen.

Auch der Entwurf verzichtet darauf, eine Definition des Begriffes „Lokalbahn" zu geben, in Anbetracht der Schwierigkeit einer solchen. Es wäre aber wenigstens ausdrücklich in den Artikel I die Berechtigung des Eisenbahnministeriums aufzunehmen gewesen, darüber bei der Konzessionierung zu entscheiden, ob einer Bahn der Charakter einer Lokalbahn zukomme oder nicht, falls nicht schon ein der Konzessionierung vorausgegangenes Gesetz (z. B. betreffs finanzieller Sicherstellung von projektierten Linien) darüber entschieden hätte. Denn gegenwärtig ist dieses Recht des Eisenbahnministeriums nur durch § 1 der Verordnung vom 29. Mai 1880, R.-G.-Bl. Nr. 57, begründet, in Anbetracht der außerordentlichen Wichtigkeit dieser Entscheidung wohl eine etwas schwache Fundierung. Bezüglich der Kleinbahnen enthält der Art. XXVI Entwurf, bezw. XVI des geltenden Gesetzes bereits eine solche ausdrückliche Festsetzung.

So wie der Entwurf die Ausdrücke „Sekundärbahnen, Vizinalbahnen u. dgl." aus dem geltenden Gesetze mit Recht nicht übernommen hat, hätten auch die Worte „normal- oder schmalspurig" weggelassen werden können; denn die Spurweite ist für den Begriff Lokalbahn bedeutungslos.

Eine Umstellung sollte in der Richtung stattfinden, daß der leitende Gesichtspunkt für die Gewährung der Erleichterung etc., nämlich die besonderen Verhältnisse der Lokalbahnen im allgemeinen und jeder einzelnen im besonderen an die Spitze gestellt wird, da sich daraus sowohl die Erleichterungen für Bau und Ausrüstung als auch für den Betrieb konsequent ergeben. Stilistisch ist gegenüber dem Entwurfe zu bemerken, daß die Eisenbahnbetriebsordnung keine „Sicherheits*vorkehrungen*" enthält, sondern nur Vorschriften über solche und daß der Ausdruck „samt" durch „und der" zu ersetzen wäre, ferner, daß mit dem alten Gesetze im dritten Absatze „gleichartige" zu sagen wäre, weil „gleiche" Erleichterungen nicht immer in Frage kommen, sondern nur ähnliche, gleichartige.

Teilweise neu ist der letzte Absatz des Entwurfes. Es hätte genügt, die Zuziehung des Landesausschusses zur politischen Begehung einer Lokalbahn anzuordnen, da bezüglich der Trassenrevisions- und Stationskommission ohnehin durch § 3 der dort zitierten Verordnung vorgesorgt ist.

Unrichtig ist die Ersetzung des Wortes „Einflußnahme" durch „Mitwirkung" im ersten Absatze, denn gesetzlich (nämlich durch § 2 und 6 des Eisenbahnkonzessionsgesetzes) ist sowohl vor Erteilung der Vorkonzession als auch der definitiven Konzession das „Einvernehmen" mit dem Armee-Oberkommando (heute Reichskriegsministerium) zu pflegen, d. h. es ist die sachliche Zustimmung dieser Behörde zu dem Projekte erforderlich, nicht bloß die formelle Teilnahme („Mitwirkung") an den Verhandlungen. Wenn, wie die Erläuterungen zu dem Entwurfe entnehmen lassen, die Einschränkung der Einflußnahme der Kriegsverwaltung, praktisch ausgedrückt, eine Verminderung ihrer Anforderungen in bezug auf Anlage und Ausrüstung der Lokalbahnen, herbeigeführt werden sollte, so muß dies wohl durch eine ausdrückliche gesetzliche Begrenzung dieser Anforderungen statuiert werden. Denn ohne eine solche *darf* die Kriegsverwaltung ihre Ansprüche nicht herabmindern.

Geltendes Gesetz.	**2. Entwurf Pattai.**
Artikel II.	**Artikel II.**
Die Unternehmungen von Localbahnen sind von den im § 68 der Eisenbahn-Betriebsordnung und im § 10, lit. f) des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, ausgesprochenen Verpflichtungen in Betreff der Beförderung der Post, sowie von den zufolge des § 89 der Eisenbahn-Betriebsordnung begründeten Verbindlichkeiten in Bezug auf den Ersatz des aus der polizeilichen und gefällsämtlichen Überwachung erwachsenden Mehraufwandes und in Bezug auf die unentgeltliche Herstellung und Erhaltung von Amtslocalitäten zu entheben.	Die Lokalbahnunternehmungen sind insbesondere von folgenden Verbindlichkeiten befreit: 1. Von den Pflichten zur Beförderung der Post nach § 68 der Eisenbahnbetriebsordnung und § 10, lit. f, des Eisenbahnkonzessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238; 2. von den Pflichten nach § 89 der Eisenbahnbetriebsordnung zum Ersatze des Mehraufwandes aus der Polizeiaufsicht und der gefällsämtlichen Überwachung, zur unentgeltlichen Herstellung und Erhaltung der erforderlichen Amtslokalitäten und Obsorge für die Unterkunft der betreffenden Beamten und Diener.
Artikel III.	**Artikel III.**
Die Regierung wird ermächtigt, bei Festsetzung der Tarife für Localbahnen Ausnahmen von den Bestimmungen des Gesetzes vom 15. Juli 1877, R.-G.-Bl. Nr. 64, betreffend die Maximaltarife für die Personenbeförderung auf den Eisenbahnen, sowie von den sonstigen gesetzlichen Vorschriften über das Tarif- und Transportwesen zu gewähren.	Die Regierung ist ermächtigt, bei Festsetzung der Tarife für Lokalbahnen Ausnahmen von allen sonst gültigen gesetzlichen Vorschriften über das Tarif- und Transportwesen für Eisenbahnen zu gewähren.

Neu ist im Art. II des Entwurfes die Befreiung der Lokalbahnen von der Obsorge für Unterkunft der Polizei- und Gefällsbeamten und Diener, die unter Umständen ziemlich bedeutende Auslagen verursachen kann und die imperative Fassung des Satzes, die Lokalbahnen „sind befreit", d. h. sie sind von den im Art. II genannten Lasten und Leistungen frei, auch wenn die Konzessionsurkunde kein Wort darüber enthält, während nach dem geltenden Gesetze die Befreiung in jedem einzelnen Falle in der Konzessionsurkunde ausgesprochen

Digitized by Google

werden mußte. Der Unterschied ist, daß also der Art. II des geltenden Gesetzes einen Auftrag an die Regierung enthält, der Art. II des Entwurfes ein gesetzliches Privileg für die Unternehmung begründet. Im Art. III (Entwurf) sollten die Worte „sonst gültigen", weil überflüssig, weggelassen, dagegen nach dem Worte „gesetzlichen" das Wort „und verordnungsrechtlichen" eingeschaltet werden, um die Übereinstimmung mit den Eingangsbestimmungen des Betriebsreglements, Absatz 2, herzustellen.

Geltendes Gesetz.

Artikel IV.

Verträge, bücherliche Eintragungen, Eingaben, und sonstige Urkunden, durch welche zum Zwecke der Sicherstellung des Baues einer Localbahn die Abtretung von Grund und Boden, die Einräumung dinglicher Rechte, die Beistellung von Bau- oder Betriebsmaterialien, die Leistung von Barzahlungen mit oder ohne Übernahme von Actien oder sonstige, wie immer geartete Beitragsleistungen zugesichert, die Bedingungen für die Benützung öffentlicher Straßen festgestellt oder Garantieverpflichtungen übernommen, oder endlich Vereinbarungen zum Zwecke der Capitalsbeschaffung, des Baues oder des Betriebes der Localbahn getroffen werden mit Ausschluß der im gerichtlichen Verfahren in Streitsachen stattfindenden Verhandlungen, genießen die Gebüren und Stempelfreiheit.

Dieselbe Begünstigung genießen die von Concessionswerbern nach erhaltener Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten zu überreichenden Eingaben, Pläne und sonstigen Schriftstücke, durch welche die Ausführung einer Localbahn in technischer oder finanzieller Beziehung vorbereitet wird.

Artikel V.

Im Falle der Concessionsertheilung für Localbahnen sind seitens der Regierung die nachstehenden Begünstigungen zu gewähren:

a) die Befreiung von den Stempeln und Gebüren für alle von der Localbahnunternehmung abzuschließenden Verträge, zu überreichenden Eingaben, von derselben zu errichtenden Urkunden ferner für alle im Grunde dieser Verträge und Urkunden zu bewirkenden bücherlichen Eintragungen, endlich für sonstige Amtshandlungen und amtliche Ausfertigungen, zum Zwecke der Capitalsbeschaffung, der Sicherstellung der Capitalsverzinsung und des Betriebes, sowie zum Zwecke des Baues und der Instruierung der Bahn bis zum Schlusse des ersten Betriebsjahres, dann zum Zwecke der Grundeinlösung bis zum Schlusse des dritten Betriebsjahres

Die vorangeführte Befreiung findet ferner Anwendung auf die Empfangsbestätigungen der Bauunternehmer und Lieferanten, sofern sie sich beziehen auf Zahlungen für die Ausführung der vorbezeichneten Anlagen.

Diese Begünstigungen haben auf die im gerichtlichen Verfahren in Streitsachen stattfindenden Verhandlungen keine Anwendung;

b) die Befreiung von den Stempeln und Gebüren für die Ausgabe von Actien und Prioritätsobligationen, mit Einschluß der Interimsscheine zum Zwecke der Capitalsbeschaffung, sowohl für die erste Anlage und concessionsmäßige Ausrüstung der concessionierten Localbahn als auch für späterhin von der Regierung als erforderlich erkannte Erweiterungsbauten und Nachschaffungen, ferner die Befreiung von Stempeln und Gebüren für die Einverleibung des Pfandrechtes auf die zur Sicherstellung der Prioritätsobligationen und der sonst etwa zu den in diesem Absatze bezeichneten Zwecken aufgenommenen Anlehen bestimmten eisenbahnbücherlichen Einheiten oder auf andere unbewegliche Güter, sowie von der bei der Grundeinlösung nach Schluß des dritten Betriebsjahres (lit. *a*) auflaufenden Übertragungsgebür, mit Ausnahme der nach den bestehenden Gesetzen den Gemeinden oder anderen autonomen Körperschaften zukommenden, aus diesem Anlasse zu entrichtenden Gebüren;

c) die Befreiung von den für die Ertheilung der Concession und für die Ausfertigung der Concessionsurkunde zu entrichtenden Gebüren und Taxen;

d) die Befreiung von der Erwerb- und Einkommensteuer, von der Entrichtung der Couponstempelgebüren, sowie von jeder neuen Staatssteuer, welche etwa durch künftige Gesetze an deren Stelle eingeführt werden sollte, auf die Dauer von fünfundzwanzig Jahren, vom Tage der Concessionsertheilung an gerechnet.

Diese Begünstigungen lit. *a)* bis *d)* finden auch Anwendung auf die von dem Concessionär herzustellenden Schleppbahnen, Ladegeleise u. sonstigen Nebenanlagen, welche integrirende Bestandtheile des Localbahnunternehmens bilden und als solche von der Regierung anerkannt werden;

e) die Befreiung von der für die staatliche Aufsicht entfallenden Gebür;

f) über Ansuchen der Localbahnunternehmung die Umwandlung der im T. P. 47 *e)* des Gesetzes vom 13. Dezember 1862, R.-G.-Bl. Nr. 89, festgesetzten Stempelgebür von den Personenfahrkarten in eine Procentualgebür, welche mit drei Prozent des

II. Entwurf Pattai.

Artikel IV.

Bis zur Betriebseröffnung einer Lokalbahn genießen die Stempel- und Gebührenfreiheit alle Verträge, Urkunden und Eingaben, die zum Zwecke ihres Baues, ihrer Ausrüstung und ihres Betriebes über folgende Gegenstände errichtet oder ausgefertigt werden:

1. die Zusicherung der Abtretung von Grundstücken, der Bewilligung ihrer lastenfreien Abtrennung, der Einräumung einer der sonst im § 2, Z 1 bis 4, des Gesetzes vom 18. Februar 1878, R.-G.-Bl. Nr. 30, aufgezählten Rechte, dann

der Beistellung von Bau- oder Betriebsmaterialen, ferner

der Leistung von Barzahlungen mit oder ohne Übernahme von Aktien sowie von sonstigen Beiträgen aller Art;

2. die Feststellung der Bedingungen der Benützung öffentlicher Straßen;

3. die Übernahme von Garantieverpflichtungen;

4. Vereinbarungen behufs der Kapitalsbeschaffung, des Bahnbaues oder Betriebes;

5. die gleiche Befreiung genießen die von den Interessenten, insbesondere auch von den Konzessionswerbern und ihren Rechtsnachfolgern nach erlangter Bewilligung zu technischen Vorarbeiten überreichten Eingaben, Pläne und sonstigen Schriftstücke, durch welche die Ausführung der Lokalbahn technisch oder finanziell vorbereitet werden soll.

Artikel V.

Für die Erteilung der Konzession und für die Austertigung der Konzessionsurkunde sind Gebühren und Taxen nicht zu entrichten.

Artikel VI.

Wird die Konzession erteilt, so genießen bis zum Ablauf des dritten Betriebsjahres die Stempel- und Gebührenfreiheit alle von der Lokalbahnunternehmung, das ist vom Konzessionär und dessen Rechtsnachfolger sowie auch vom Betriebsführer der Unternehmung geschlossenen Verträge, errichteten Urkunden und überreichten Eingaben:

1. zum Zwecke des Baues, der Ausrüstung und des Betriebes der Bahn;

2. die Empfangsbestätigungen der Bauunternehmer und Lieferanten über Zahlungen für den Bau und die Ausrüstung der Bahn.

Artikel VII.

Die in den Artikeln IV und VI festgesetzten Fristen für die dort gewährten Stempel- und Gebührenbefreiungen sind im Falle streckenweiser Betriebseröffnung für jede Teilstrecke besonders zu bemessen.

Artikel VIII.

Ohne zeitliche Beschränkung genießen die Stempel- und Gebührenfreiheit die von der konzessionierten Lokalbahnunternehmung geschlossenen Verträge, errichteten Urkunden und überreichten Eingaben zu den nachstehend aufgeführten Zwecken, als:

1. über alle Rechtshandlungen zur Kapitalsbeschaffung, insbesondere die Aufnahme, Verzinsung und Rückzahlung von Anlehen, Ausgabe von Anteilscheinen, Aktien und Teilschuldverschreibungen mit Einschluß der Interimsscheine zu diesem Behufe;

2. zur Durchführung der Grundeinlösung, sei es zum Erwerbe von Grundstücken, zu ihrer lastenfreien Abtrennung oder zur Erwirkung eines der sonst im § 2, Z. 1 bis 4, des Gesetzes vom 18. Februar 1878, R.-G.-Bl. Nr. 30, aufgezählten Rechte;

3. die Aufnahme, Verzinsung und Rückzahlung von Darlehen, die zur Tilgung von Schulden bestimmt sind, die im Sinne der Artikel IV und VI oder der Bestimmungen dieses Artikels aufgenommen wurden;

4. der Übergang der Lokalbahnunternehmung an die in der Konzession oder sonst in den Gründungshandlungen vorgesehene Aktiengesellschaft;

5. die Übertragung der Lokalbahnunternehmung in das Eigentum des Staates, eines der Königreiche und Länder oder einer inländischen zu Einhebung von Umlagen berechtigten öffentlichen Körperschaft;

6. die Fusion von konzessionierten Lokalbahnunternehmungen untereinander oder mit konzessionierten Kleinbahnunternehmungen oder von solchen unter sich;

7. die Vereinbarungen in betreff des Betriebes oder des Anschlusses an andere Bahnen.

Artikel IX.

Der Konzessionär und dessen Rechtsnachfolger in der Konzession, insbesondere die in die Konzession eintretende Aktiengesellschaft ist auf die Dauer von 25 Jahren befreit:

1. von der Erwerbsteuer nach dem Personalsteuergesetz vom 25. Oktober 1896, R.-G.-Bl. Nr. 220, Hauptstück I und II;

2. von der Entrichtung der Couponstempelgebühren.

Die Berechnung der Frist für die Erwerbsteuerbefreiung beginnt mit der Betriebseröffnung, bei Übergang zu einer veränderten Betriebsart aber mit der Eröffnung des geänderten Betriebes.

Bei streckenweiser Betriebseröffnung ist von der Regierung nach Ermessen ein mittlerer Termin für den Fristbeginn festzusetzen, so daß die Befreiung dem Unternehmen

Digitized by Google

Fahrpreises zu bemessen, durch die Bahnunternehmung von den Reisenden einzuheben und monatlich nachhinein an die Gefällskassen abzuführen ist.

Die sub *f*) angeführte Begünstigung kann auch schon bestehenden Localbahnen und im Falle der Betrieb nicht von der Localbahnunternehmung selbst besorgt wird, auch der betriebführenden Verwaltung eingeräumt werden.

für einen durchschnittlichen Vollbetrieb von 25 Jahren zu gute kommt.

Spätere Erweiterungsbauten und Nebenanlagen begründen eine neue Fristberechnung dann, wenn sie sich als selbständige Steuerobjekte darstellen; sodann läuft die Befreiungsfrist für dieses Objekt von dessen Benützungskonsens an.

Die Berechnung der Frist für die Couponstempelbefreiung beginnt stets mit der Laufzeit des ersten Coupons.

Artikel X.

Die Befreiungen der Artikel IV bis IV gelten auch für die fogenden Herstellungen während der Konzessionsdauer:

1. für von der Regierung als nützlich anerkannte Umgestaltungs- und Erweiterungsbauten und Nachschaffungen, insbesondere aus Anlaß des Überganges zu einer anderen Betriebsart;

2. für Herstellung von Schleppbahnen, Ladegeleisen, Anschlüssen und sonstigen anderen Nebenanlagen, soweit sie dem Bahnbetriebe dienen und daher von der Regierung als Bestandteile des Bahnunternehmens anerkannt sind.

In beiden Fällen, Z. 1 und 2, macht es keinen Unterschied, ob diese Herstellungen schon in der Konzession vorgesehen und dort an bestimmte Fristen gebunden waren oder nicht.

Die Frist für die Befreiungen des Artikels IV erlischt mit dem Benützungskonsens für die betreffende Anlage. Mit demselben Tage beginnt jene für die Befreiungen des Artikels VI. Für die Befreiungen des Artikels IX sind dort die Bestimmungen für den Fristbeginn getroffen.

Artikel XI.

Sämtliche Befreiungen der Artikel IV bis X gelten bei Rechtsgeschäften und Urkunden aller Art nicht bloß für die Lokalbahnunternehmung, sondern auch für den anderen Teil, der mit ihr das Geschäft geschlossen, die Urkunde errichtet oder in Empfang genommen hat.

Sie erstrecken sich stets auch auf die Gebühr samt allen Zuschlägen von der durch das befreite Rechtsgeschäft bewirkten Vermögensübertragung, auf die bücherliche Eintragung der hiedurch eingeräumten Rechte, insbesondere daher auch auf Eintragung des Pfandrechtes bei den hiezu vertragsmäßig bestimmten eisenbahnbücherlichen Einheiten oder sonstigen Liegenschaften, auf die Stempel und Gebühren der auf Grund des befreiten Rechtsgeschäftes bewirkten sonstigen Amtshandlungen und Amtsausfertigungen, endlich auf die in dessen Abwicklung ausgestellten Urkunden, Prioritätseinräumungen, Freilassungserklärungen, Quittungen und deren bücherlichen Vollzug.

Sie gelten niemals für Eingaben und Verhandlungen im Zivilprozeß.

(Fortsetzung folgt.)

Eisenbahndienst und Gesundheit*).

Die Einwirkung der Berufstätigkeit auf die Gesundheit hat sich in letzter Zeit zu einer Spezialität der Hygiene ausgebildet und zur Abfassung dickleibiger Bände geführt, in denen die Erkrankungen einzelner Berufsarbeiter vom medizinischen und sozialen Standpunkte aus besprochen werden. Dabei hat sich sehr bald herausgestellt, daß man nur dann von Berufskrankheiten sprechen, nur dann eine Einwirkung des Berufs auf die Gesundheit annehmen darf, wenn man genaue Statistiken führt, weil sonst arge Irrtümer unterlaufen. So hat man beispielsweise längere Zeit von einer besonderen Krankheit der Eisenbahnbediensteten gefabelt, bis genau geführte Statistiken ergeben haben, daß es eine spezifische Eisenbahnberufskrankheit nicht gibt, daß auch die Bediensteten der Eisenbahn an keiner anderen Krankheit zu leiden haben als alle übrigen Menschen, daß nur gewisse Dienstzweige wegen ihrer vorwiegenden Tätigkeit in freier Luft oder in der Schreibstube unter gewissen Krankheiten mehr als andere Berufsklassen zu leiden haben. Auch über die Unfallgefahr herrschten vielfach völlig falsche Anschauungen. Die so sehr gefürchteten Eisenbahnunfälle spielen gegenüber der Gefahr des täglichen Lebens im Eisenbahndienste kaum eine, jedenfalls nur eine sehr untergeordnete Rolle; sie wirken nur schauerlicher durch die Begleitumstände und durch das plötzliche Auftreten mehrfacher Verletzungen und Todesfälle.

Übereinstimmend ergeben die Statistiken aller in Betracht kommenden Länder, daß andauernd die größte Zahl der Verletzungen mit und ohne tödlichen Ausgang beim Wagenschieben und Rangieren auftritt; so ist es in Deutschland, in Frankreich und in Österreich, und wieder übereinstimmend geben alle Statistiken an, daß die größte Zahl der Unfälle ganz junge, neueingetretene oder alte Bedienstete betrifft, und daß ein großer Teil durch größere Achtsamkeit der Beteiligten vermieden werden könnte. Während aber für den jungen Eisenbahner vielfach die Schuld in seinem Mangel an Vertrautheit mit den Verhältnissen zu suchen ist, tritt bei dem alten dafür die Sorglosigkeit ein, die ihn die wohlbekannte Gefahr geringschätzen und damit ihr unterliegen läßt. Deshalb sind in allen Staaten besondere Unfallverhütungsvorschriften erlassen, die immer und immer wieder den Bediensteten eingeprägt werden, um die Ziffer der Unfallverletzten herabzumindern. Auf unvermeidliche Betriebsgefahren ist nur ein verhältnismäßig kleiner Teil der tödlichen Verletzungen zurückzuführen, und auch diesen noch herabzumindern, ist man seit Jahren eifrig und erfolgreich allenthalben bemüht, wie gleichfalls erfreulicherweise die Statistik erkennen läßt. Eine überall nachzuweisende Zunahme der leichten Unfälle gegenüber den schweren ist wohl mit Sicherheit darauf zurückzuführen, daß in allen Ländern jetzt bei den Bediensteten eine größere Gesetzeskenntnis herrscht, die sie veranlaßt, jeden, auch den kleinsten Unfall zu melden, um der Wohltat der gesetzlichen Entschädigung keinesfalls verlustig zu gehen.

In ähnlicher Weise dürfte sich die Zunahme der Erkrankungsfähigkeit an inneren Krankheiten zwanglos damit erklären, daß heutzutage mit dem wachsenden Verständnis für persönliche Hygiene frühzeitige ärztliche Hilfe in Anspruch genommen wird und die Krankmeldung früher als ehedem erfolgt.

Fast alle Statistiken lassen erkennen, daß neben dem Werkstättenpersonal das Maschinenpersonal hinsichtlich der Erkrankungshäufigkeit am schlechtesten steht, dann kommt das

---

*) Wir entnehmen die nachstehenden Ausführungen einem kürzlich in der „Woche — Berlin" erschienenen Artikel vom Geh. Sanitätsrat Dr. Schwechten, namentlich mit Rücksicht auf den Artikel „Rheumatismus und Neurasthenie als Berufskrankheiten der Eisenbahner" in Nr. 34 ex 1907 und „Eisenbahn-Krankheiten" von Dr. Winkler in Nr. 2, ex 1908 unserer Zeitung. Die Red.

Digitized by Google

Zugbegleitungs-, das niedere Stations-, das Weichensteller-, Stations-, Bahnbewachungs- und schließlich am günstigten das Kanzleipersonal. Es ist klar und ergibt sich unzweideutig, daß Verschiedenartigkeit der dienstlichen Verhältnisse, der Verantwortlichkeit und Intensität der Leistungen sowie des Gesundheitsschutzes eine erhebliche Verschiedenartigkeit auch der Erkrankungshäufigkeit bedingt. Wie bei den Unfällen zeigen auch bei den Erkrankungen die unteren und oberen Altersklassen eine größere Beteiligung wie die mittleren, hier ist der Grund dafür bei ersteren die Einwirkung des ungewohnten Dienstes, bei den letzteren der schwächende Einfluß des Alters; diese Beobachtung zwingt zu einer sehr vorsichtigen Auswahl der für den Bahndienst geeigneten Personen bei der Anstellung und andererseits zu einer rechtzeitigen Versetzung der alten Beamten in den Ruhestand. In allen Statistiken nehmen die Erkrankungen der Verdauungsorgane neben den allgemeinen Blutkrankheiten die erste Stelle ein, dann folgen die Krankheiten der Atmungsorgane und dann die Verletzungen; die Nervenkrankheiten sind noch mit etwa 4% beteiligt; alle übrigen stehen weit zurück und nehmen 1%, höchstens 2% in Anspruch. Interessante Aufschlüsse gibt die Beteiligung des Personals an der Tuberkulose. Es darf als feststehend angesehen werden, daß der längere Dienst in abgeschlossenen und staubreichen Räumen die Entwicklung und Ansteckung der Tuberkulose mehr fördert als die Beschäftigung und der Dienst in der freien Luft, selbst wenn dieser, wie beim Zugbeförderungs- und Begleitpersonal, zum Entstehen von entzündlichen Erkrankungen der Luftwege reichlich Veranlassung gibt. Dagegen zeigt das Zugförderungspersonal die größte Erkrankungsziffer an Nervenkrankheiten (5·3%), das Bahnbewachungspersonal die kleinste (3·2%), inmitten, und zwar nahezu an gleicher Stelle, stehen alle übrigen Dienstgruppen. Geisteskrankheiten treten nicht, wie man erwarten sollte, am meisten beim Betriebs-, sondern beim Kanzleipersonal auf; vermutlich weil letzteres nicht bei der Annahme so sorgfältig wie das Betriebspersonal gesiebt wird. Rheumatische Erkrankungen werden begünstigt durch die gleichzeitige Einwirkung von Kälte und Feuchtigkeit, während Kälte und Trockenheit Katarrhe der Luftwege hervorrufen. Das Zugbeförderungs- und Begleitpersonal steht auch hier an erster Stelle, das Stations- und Bureaupersonal an letzter. Einen sehr großen Teil nehmen die Erkrankungen der Verdauungsorgane der Eisenbahnbediensteten ein. Am gefährdetsten ist das Werkstätten-, danach das Fahrpersonal, ersteres beteiligt sich mit 25, letzteres mit 20%, während der Durchschnitt für das Gesamtpersonal 15% beträgt. Die Gründe für die hohe Erkrankungsziffer der Werkstättenarbeiter sind nicht ganz klar, sie werden von einzelnen mit dem dort am stärksten vertretenen Alkoholgenuß in Verbindung gebracht, während das Zugpersonal seine hohe Beteiligung dem unregelmäßigen Essen zuzuschreiben hat. Leider muß man sagen durch eigene Schuld, denn seitens der Behörden sind alle möglichen zweckmäßigen Vorrichtungen getroffen, um dem Fahrpersonal zur Mittagszeit eine warme Mahlzeit zu verschaffen; je nach Ort und Zeit wird ihnen Essen an den Zug gebracht, das unentgeltlich telegraphisch bestellt werden kann; es wird ihnen in dem rollenden Material sowohl auf Lokomotiven wie in den Dienstabteilen die Möglichkeit gegeben, mitgebrachte Speisen zu wärmen, es sind eigene Kantinen für das Personal errichtet, vielfach ohne den gewünschten Erfolg; die liebe Gewohnheit kann sich nicht damit befreunden, und noch immer spielt die Tasse Kaffee und das von Hause mitgebrachte Butterbrot eine Rolle in der täglichen Ernährung, und erst spät abends wird die warme Mahlzeit zu Hause eingenommen. Auch hier zeigt sich, daß nicht eherne, unabänderliche Gesetze einen gewissen Prozentsatz von Erkrankungen notwendig machen, sondern daß durch zweckmäßige hygienische Maßnahmen Krankheiten vermieden werden können, wenn überall der gute Wille dazu vorhanden ist. Ähnliches gilt von den Nervenkrankheiten. Je nervenstärkere Leute eingestellt werden, desto weniger Erkrankungen an Neurasthenie, Psychosen und sonstigen Nervenleiden treten bei den Bediensteten auf. Es sind auch durchaus nicht immer die verantwortlichen Dienstverhältnisse, die Anlaß zum Ausbruch der Nervenkrankheiten geben, sondern vielfach die auch im bürgerlichen Leben bekannten Ursachen.

ELEKTRISCHE BAHNEN.

Einführung des elektrischen Betriebes auf den bayrischen Staatsbahnen. Vor kurzem ist dem bayrischen Landtage eine Vorlage, welche für die Einführung des elektrischen Betriebes auf mehreren wichtigen Linien des bayrischen Staatsbahnnetzes einen namhaften Betrag vorsieht, unterbreitet worden. Durch diese Vorlage wird im außerordentlichen Budget 1908/1909 als erste Baurate für die Einführung des elektrischen Betriebes auf den bayrischen Staatsbahnen und für den Ausbau von Wasserkräften ein Kredit von sieben Millionen Mark eingestellt. Aus diesem Kredit soll zunächst die 40 *km* lange Linie Salzburg—Freilassing—Reichenhall—Berchtesgaden für den elektrischen Betrieb eingerichtet werden. Ferner soll die Ausrüstung für den elektrischen Betrieb auf der neu zu erbauenden Bahnlinie Garmisch—Mittenwald—Scharnitz als 24·5 *km* lange Teilstrecke, die Bahnlinie Garmisch—Innsbruck sowie Garmisch—Griesen als 15 *km* lange Teilstrecke der Bahnlinie Garmisch—Reutte bestritten werden. Die für den Betrieb der Linie Garmisch—Mittenwald—Scharnitz erforderliche elektrische Kraft wird voraussichtlich aus dem Rautzwerk bei Innsbruck bezogen werden, während der Anschluß der Lienie Garmisch—Griesen mit der österreichischen Anschlußstrecke Griesen—Reutte—Pfronten—Steinach an eine bei Lechbruck zu errichtende Wasserkraftanlage geplant ist. Die Einrichtungen auf dieser Strecke wären derart anzulegen, daß der elektrische Betrieb auch bis Kempten ausgedehnt werden könnte. Die Kosten dieser Anlagen sind mit 5·7 Millionen Mark veranschlagt. Der Rest von 1·25 Millionen Mark soll für den Bau der Wasserkraftanlage bei Lechbruck und am Walchensee Verwendung finden.

Wirtschaftlichkeit elektrischer Stadtschnellbahnen. An Hand einer Zusammenstellung der Wirtschaftsergebnisse sämtlicher elektrisch betriebener Stadtschnellbahnen wies kürzlich Regierungsrat K e m m a n n in einem im Vereine für Eisenbahnkunde in Berlin gehaltenen Vortrage nach, daß diese Unternehmungen nur eine dürftige Rente abwerfen. Über 4% erbringen nur die New Yorker und Pariser Schnellbahnen und die Berliner Hochbahn; die Zentral-London-Bahn wird ihre bisherige 4%ige Dividende nicht mehr aufrecht erhalten können. Alle anderen elektrischen Stadtschnellbahnen erzielen keine 4%. Eine ganze Reihe ist dividendenlos. Was das für das Nationalvermögen bedeutet, erhellt am deutlichsten aus dem Umstande, daß heute schon in elektrischen Stadtschnellbahnen $2^1/_2$ Milliarden Mark festgelegt sind. Unter den Faktoren, die bei der Wirtschaftlichkeit der Stadtschnellbahnen mitsprechen, kommen zunächst in Betracht ihre verkehrsgeographische Lage, Ausdehnung und örtliche Verhältnisse, wie Klima, Tätigkeit, Lebenshaltung, Wohlstand der Bevölkerung, Sitten und Gewohnheiten usw. Der Vortragende wies in dieser Beziehung auf die vielfach bestehenden Unterschiede in der Gesamtfrequenz und ihrer Verteilung in den verschiedenen Schnellbahnstädten hin. Für die Wirtschaftlichkeit von einschneidender, oft ausschlaggebender Bedeutung ist die Tarifstellung. In dieser Beziehung bestehen in den verschiedenen Schnellbahnländern sehr bedeutende Unterschiede, vom nordamerikanischen Einheitstarif von 5 Cts. = 21 Pfg. herab

Digitized by Google

bis zu den sehr unregelmäßig gestaffelten Tarifen der Londoner Bahnen und den vielfach äußerst verwickelten Sondertarifen. Die Fahrpreissysteme der örtlichen Schnellbahnen sollten vor allen Dingen einfach sein, wie bei der Berliner Hochbahn. Zeitkarten seien für die glatte Abwicklung des Verkehres nicht erforderlich; ihre Beliebtheit beruhe nur auf den geringen Preisen, wie beispielsweise bei den Berliner Stadt- und Vorortbahnen. Bei solchen Preisen könne kein selbständiges Unternehmen bestehen. Verglichen mit anderen Großstädten, gehöre der Fahrpreisdurchschnitt der Berliner Hoch- und Untergrundbahn zu den mäßigeren. Die Wirtschaftlichkeit der Schnellbahnen hängt nicht in letzter Linie ab von der Höhe des Kapitalaufwandes. In diesem Punkt ist ungeheuer gesündigt worden. Die wirtschaftlichen Mißerfolge namentlich vieler Untergrundbahnen sind ja bekannt. Bei der Anlage städtischer Schnellbahnen müsse vor allem auch die Frage der Kosten sorgfältiger erwogen werden als es bisher vielfach geschehen ist. Namentlich hindere eine zu große Bevorzugung der Tunnelbahnen die Entwicklung des Schnellverkehrswesens. Deutschland habe die Genugtuung, gerade auf dem Wege ökonomischer Wirtschaft im Schnellverkehr am weitesten vorgeschritten zu sein, da es sich die Verminderung der Anlagekosten besonders angelegen sein lasse. Dieses Bestreben hat auch zu neuen Systemen geführt, von denen das der Schwebebahn zur Bedeutung gekommen ist: die Elberfelder Anlage ist mit den Bedürfnissen der Bevölkerung so eng verwachsen, daß man sie sich nicht wohl hinwegdenken kann, über ihre Leistungsfähigkeit und Sicherheit können Bedenken nicht wohl mehr erhoben werden, und daß sie billiger ist als andere Systeme, befähigt sie, wirtschaftliche Aufgaben noch da zu erfüllen, wo die anderen Verkehrsmittel versagen. Verkehrsschwächere Unternehmungen seien nur zur Ausführung zu bringen, insofern es gelinge, diese auf eine Reihe von Jahren durch Zuschüsse zu unterstützen. Ein mustergültiges Beispiel der Art, wie Private, Gemeinde und Staat durch Subventionierung den Bau einer Bahn ermöglicht haben, bietet die von der Berliner Hochbahngesellschaft erbaute Westendlinie. Über die Frage der Wirtschaftlichkeit der Schnellbahnen könne fernerhin nicht mehr zur Tagesordnung übergegangen werden; das Zustandekommen solcher Verkehrsmittel müsse sich nicht nur nach den Verkehrsbedürfnissen, sondern auch nach der Möglichkeit richten, daß die großen Kapitalien, die in solche Unternehmungen gesteckt werden müssen, eine bescheidene Rente finden, gleichviel, ob die Privatwirtschaft oder die Gemeindewirtschaft sich mit der Herstellung des Schnellverkehrsmittels befaßt.

Vollendung der Jungfraubahn. Der Bundesrat hat das Bauprojekt der letzten Teilstrecke der Jungfraubahn, Eismeer—Jungfraujoch, genehmigt. Der Weiterbau beginnt bereits in der nächsten Zeit. Damit ist nunmehr auch die letzte Teilstrecke der Bahnlinie sichergestellt und das grandiose Projekt Guyer-Zellers und seines verdienten Mitarbeiters Dr. Wrubel wird der Verwirklichung zugeführt werden. Die Jungfraubahn hat vorläufig in der Station Eismeer, die vor zwei Jahren im August eröffnet wurde, ihren höchsten Punkt erreicht. Eismeer liegt 3160 *m* hoch. Die Station Jungfraujoch wird sich in einer Höhe von 3420 *m* befinden, somit um 280 *m* höher liegen, als Eismeer. Diese Höhendifferenz soll auf einer Längstrecke von 1800 *m* überwunden werden. Die Trasse zum Jungfraujoch liegt ebenso wie die Linie der bereits im Betrieb befindlichen Strecke ab Eigergletscher in einem Tunnel, der vom Eigergletscher bis zum Jungfraujoch eine Gesamtlänge von 12·3 *km* besitzt. In diesem Riesentunnel wird die Bahn in ihrer letzten Teilstrecke eine scharfe Wendung nach Süden machen, denn die Station Jungfraujoch liegt bereits auf der Südseite der Jungfrau. In Jungfraujoch endet die elektrisch betriebene Zahnradbahn, für die der Strom im Lauterbrunnental genommen wird und es beginnt ein gleichfalls mit Elektrizität betriebener Aufzug, der 73 *m* hoch ist und die Passagiere direkt auf den Jungfraugipfel bringt. In Jungfraujoch wird ebenso wie in den übrigen Tunnelstationen durch Riesenfenster, die in das Gestein geschlagen werden, ein Ausblick auf das grandiose Panorama ermöglicht werden. Die Bauzeit ist auf mehrere Jahre veranschlagt, die Kosten werden mit sechs Millionen Frank berechnet.

CHRONIK.

Eisenbahnball. Se. Exzellenz der Eisenbahnminister Dr. Julius Edler von Derschatta hat das Präsidium des Eisenbahnballes, bestehend aus den Herren Carl Neblinger, Rudolf Ritter von Pischof und Adolf Janisch in Audienz empfangen und über dessen Bitte das Protektorat des Donnerstag den 27. Februar 1908 in den Sofiensälen anläßlich des Regierungs-Jubiläums Seiner Majestät des Kaisers mit besonderem Gepränge stattfindenden 34. Eisenbahnballes übernommen.

Das Komitee wird bereits nächster Tage mit der Versendung der Einladungen zu diesem Ballfeste beginnen.

Unentgeltlicher Unterricht in Esperanto. Professor C. Jul. Glück, IV. Taubstummengasse 2, eröffnet demnächst für den vollkommen unentgeltlichen Unterricht in der von Geheimrat Univ.-Prof. Ostwald so glänzend befürworteten internationalen Hilfssprache „Esperanto" nachstehende nach Berufskreisen eingeteilte Unterrichtskurse: I. Für Juristen, Philosophen, Ingenieure u. dgl.; II. für Professoren, Philologen, Lehrer u. dgl.; III. für Beamte in Staats-, Eisenbahn-, Bank- und kommerziellen Diensten; IV. allgemeiner Kurs, für Herren und Damen zugänglich.

Auskünfte erteilt Prof. Glück in seinen Sprechstunden (IV. Taubstummengasse 2) Dienstag und Donnerstag, 11—12 und 1—2.

Durchfahren langer Strecken ohne Aufenthalt. Bei allen Verkehrsmitteln, die mit Dampf betrieben werden, spielt außer der Geschwindigkeit, der Betriebssicherheit, Bequemlichkeit und derartigen Rücksichten der sogenannte Aktionsradius eine große Rolle. Diese Bezeichnung wird hauptsächlich von Schiffen gebraucht und gibt an, wie viel Seemeilen ein Dampfer zurücklegen kann, ohne daß ihm die Kohle ausgeht. Der nämliche Begriff läßt sich selbstverständlich auch für Lokomotiven gebrauchen, wobei es sich außer der Kohle noch um das Wasser handelt. Unter einem Aktionsradius einer Lokomotive würde man also die Strecke zu verstehen haben, die sie mit einem Zug von bestimmter Last zurücklegen kann, ohne einmal zur Wasser- oder Kohlenaufnahme halten zu müssen. Auch einem technisch nicht durchgebildeten Verstand wird es einleuchten, daß eine Steigerung der Leistungsfähigkeit der Lokomotiven nach dieser Richtung von außerordentlicher Bedeutung und ein Merkmal für die Vervollkommnung dieser Maschinen überhaupt ist. Die größten Erfolge in den nonstop-run, wie es in englischer Sprache heißt, sind wohl in Amerika erzielt worden, wo bei der Durchmessung weiter Strecken von geringer Besiedelung die Vermeidung unnützer Stationen sich besonders empfiehlt, während beispielsweise auf den deutschen Eisenbahnen ein weiterer Fortschritt in dieser Beziehung weniger Nutzen haben würde, weil die Züge doch fast auf jeder Strecke in Zwischenräumen von etwa 200—300 *km* auf eine bedeutende Stadt treffen. Ein neuer Rekord der längsten Fahrt ohne Aufenthalt scheint jetzt jedoch in England aufgestellt worden zu sein. Bisher hielt den Rekord ein Zug auf der Großen Westbahn von London nach Plymouth, der diese Entfernung von 365 *km* ohne Aufenthalt in der Zeit von 4 Stunden und

Digitized by Google

5 Minuten, also mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 90 *km* in der Stunde durchfahren hatte. Jetzt ist diese Leistung, wie die Wochenschrift meldet, um einen erheblichen Betrag geschlagen worden durch den Sonderzug, der von London aus die Strecke bis nach Fishgard in Südwales, wo der Anschluß an die Dampfer nach Irland erfolgt, in einer Fahrt zurückgelegt hat. Diese Entfernung beträgt $421^1/_2$ *km*; die Geschwindigkeit war freilich etwas geringer als bei der vorigen Fahrt, weil im südlichen Wales große Steigungen zu überwinden sind, während die Strecke von London nach Plymouth eine der besten und bequemsten ganz Englands oder der ganzen Welt ist.

Erträgnis der schweizerischen Bundesbahnen. Wie schon seit längerer Zeit, so hatten die Schweizer Bundesbahnen auch im Jahre 1906 eine Zunahme des Verkehrs und des Ertrages aufzuweisen. Die folgende vergleichende Übersicht der Einnahmen und Ausgaben der Schweizer Eisenbahnen läßt die günstige Lage derselben erkennen. Es betrugen nämlich die Einnahmen dieser Bahnen im Jahre 1903: Frcs. 111,162.000, 1904: Frcs. 114,632.000, 1905: Frcs. 120,677.000, 1906: Frcs. 132,838.000, was eine Zunahme in dem genannten Zeitraume um 20% bedeutet. Der Überschuß der Einnahmen über die Ausgaben betrug im Jahre 1903: Frcs. 38,319.009, 1904: Frcs. 37,045.000, 1905: Frcs. 40,520.000, 1906: Frcs. 45,430.000, hatte also eine Zunahme um 19% zu verzeichnen. Der Betriebskoeffizient der Schweizer Staatseisenbahnen ist ziemlich hoch, er betrug im Jahre 1903: 65·53%, 1904: 67·68%, 1905: 66·42%, 1906: 65·80%.

Die Ertragssteigerung rührt nur zu einem geringen Teil von der Ausdehnung des Bahnnetzes (2463 *km* gegenüber 2433 *km*), zum weitaus größeren Teil dagegen von dem lebhafteren Verkehr her. Die Zahl der Reisenden ist von 59·1 Millionen im Jahre 1905 auf 64·9 Millionen im Jahre 1906, also um $9^1/_4$%, gestiegen. Die Einnahmen der Bahnen per Kopf des reisenden Publikums betrugen 82·4 Centimes gegenüber 81·4 Centimes im Jahre 1905. Der Betrag, der durch den Personenverkehr durch den Simplon den Schweizer Bundesbahnen zugeflossen ist, wird auf Frcs. 462.000 berechnet.

Der Warenverkehr wies im Jahre 1906 den Betrag von 10·9 Millionen Tonnen auf, was gegenüber dem Vorjahre eine Zunahme um 1,014.000 *t* oder 10% bedeutet.

Fährverbindung mit Schweden. Der Staatsvertrag zwischen Preußen und Schweden betreffend die Herstellung einer Fährverbindung zwischen diesen beiden Ländern ist vor kurzem im Auswärtigen Amt von den hiezu ernannten beiderseitigen Unterhändlern unterzeichnet worden. Als Ausgangshäfen sind Saßnitz und Trelleborg gewählt. Man hoffte den Fährbetrieb bereits im Sommer 1909 eröffnen zu können. Geplant ist die Beschaffung von je zwei preußischen und schwedischen Fährschiffen mit einer Fahrgeschwindigkeit von 16 Seemeilen in der Stunde. Sie sollen nach übereinstimmenden Grundzügen gebaut werden und eine glatte Überführung von Eisenbahn-, auch von Schlafwagen gewährleisten. Auch für den Güterverkehr werden sich aus dem Trajektbetrieb manche Vorteile ergeben. Zugleich ist die Benutzung der Dampffähren für die Postbeförderung in Aussicht genommen. Wegen Verbesserung des Fahrplanes und möglichster Erleichterung der Zollabfertigung ist weitere Verständigung vorbehalten.

Über den abgeschlossenen Staatsvertrag liegen aus dem Munde des schwedischen ersten Bevollmächtigten, früheren Gesandten in Berlin, Herrn v. Lagerheim recht interessante Mitteilungen vor, die wir dem „Tag" entnehmen. Zu Ehren der schwedischen Absendung hatte der schwedische Club in Berlin ein Essen veranstaltet, bei welchem Exzellenz v. Lagerheim in längerer Rede sich über die Vorgeschichte des jetzt abgeschlossenen Vertrages verbreitete. Bereits vor 20 Jahren bei seiner Beglaubigung als Gesandter am hiesigen Hofe hatte der Redner den Auftrag, für die direkte Verbindung zwischen Deutschland und Schweden zu wirken. Er fand dafür bei dem Fürsten Bismarck wie bei dem Staatssekretär Stephan und dem preußischen Verkehrsminister Maybach das bereitwilligste Entgegenkommen. Zu Beginn war der Reichskanzler freilich gegen die schon damals geplante Fährverbindung wegen des befürchteten Zufrierens der Ostsee und verwies auf die Schlittenfahrt Zar Peters des Großen von Warnemünde nach der süddänischen Insel Falster im Winter 1716. Erst als man ihm nachwies, daß solches Zufrieren niemals östlich von Rügen vorgekommen sei, gab er den Widerspruch auf. Dank dem anerkennenswerten preußischen Entgegenkommen wären jetzt die Verhandlungen glatt verlaufen und die Bestätigung des Vertrages durch den preußischen Landtag und den schwedischen Reichstag würde hoffentlich keine großen Schwierigkeiten verursachen. Auf jeden Fall würden beide Regierungen bei der Herstellung der Fährlinie die neuesten technischen Erfindungen berücksichtigen und die neue Fahrt mindestens so schnell gestalten wie die bisherigen Dampferfahrten.

LITERATUR.

Artarias Eisenbahn- und Postkarte von Österreich-Ungarn (mit den nördlichen Balkanstaaten bis Salonik und Konstantinopel). Ausgabe 1908. Verlag von Artaria & Co. in Wien. Preis K 2·20.

Die durch den Ausgleich gesicherte Bahnverbindung mit Dalmatien über Möttling in Krain durch Kroatien nach Knin ist bereits eingezeichnet, ebenso fanden alle bis Ende 1907 neueröffneten Linien sowohl auf der Karte als in dem unberechnet beigegebenen Stationsverzeichnisse von kaiserl. Rat Alex. Freud Berücksichtigung; auch wurden alle wichtigeren Projekte und im Bau begriffenen Linien des In- und Auslandes aufs sorgfältigste verzeichnet, wie beispielsweise die neuen Waldviertelbahnen, die neuen elektrischen Bahnen in Südtirol, die im Frühjahre zur Eröffnung gelangende Strecke von Freiland nach Türnitz. In den nördlichen Balkanstaaten wurden alle im Bau befindlichen sowie die gesicherten Projekte nach offiziellem Material aufgenommen. Neu beigefügt wurde eine Karte des Ostrau—Karwiner Kohlen- und Industriegebietes im Maßstabe 1 : 100.000 mit seinem verwickelten Netze von Lokalbahnlinien und Industriebahnen zu den auf der Karte namentlich aufgeführten Kohlenschächten. Vor allem fällt der Riesenkomplex der Bahnhöfe von Mährisch-Ostrau—Oderfurt (Vor-, Haupt-, Kohlen- und Rangierbahnhof, die weitaus größten Bahnhofanlagen der Monarchie, ins Auge. Diese Beikarte reicht im Norden über die wichtige Grenzstation Oderberg hinaus bis zur Station Annaberg. Wir können nur wieder mit Vergnügen konstatieren, daß diese Karte unzweifelhaft die beste Eisenbahnkarte von Österreich ist. Nur sollte sich die Verlagsbuchhandlung entschließen, um die Karte noch deutlicher zu machen, das Format und den Maßstab wesentlich zu vergrößern, ferner wäre es erwünscht, alle Knotenstationen durch Unterstreichung des Namens leichter kenntlich zu machen.

Meyers Großes Konversations-Lexikon. Ein Nachschlagewerk des allgemeinen Wissens. Sechste, gänzlich neubearbeitete und vermehrte Auflage. Mehr als 148.000 Artikel und Verweisungen auf über 18.240 Seiten Text mit mehr als 11.000 Abbildungen, Karten und Plänen im Text und auf über 1400 Illustrationstafeln (darunter etwa 190 Farbendrucktafeln und 300 selbständige Kartenbeilagen) sowie

Digitized by Google

130 Textbeilagen. 20 Bände in Halbleder gebunden zu je Mk. 10 oder in Prachtband zu je Mk. 12. (Verlag des Bibliographischen Instituts in Leipzig und Wien.)

Die erstaunliche Mannigfaltigkeit und Unerschöpflichkeit der Erfindungen unseres Zeitalters und die damit Hand in Hand gehende wachsende Bedeutung der naturwissenschaftlich-exakten Forschungen stellen an ein Werk, das sich, wie der „Große Meyer“, zur Aufgabe gemacht hat, ein Gesamtbild des Fortschritts mit allen wesentlichen Einzelzügen darzubieten, die höchsten Anforderungen. Mit diesen stetig steigenden Anforderungen hat sich aber bei uns in harmonischer Weise auch die Leistungsfähigkeit in der Herstellung solcher Werke gesteigert, und so ist Meyers allbekanntes Konversations-Lexikon auch in seiner neuesten, auf 20 Bände berechneten sechsten Auflage, von der gegenwärtig der 18. Band für den Weihnachtstisch erscheint, in seinem äußeren Gewande, in Wort und Bild selbst ein Repräsentant unseres technischen Fortschrittes. Wir glauben uns angesichts der bekannten Vorzüge dieses Werkes mit dem bloßen Hinweise begnügen zu dürfen, daß der neue „Meyer“ und natürlich insbesondere der neue Band in allem und jedem auf der Höhe der Gegenwart steht und sehen davon ab, aus der Fülle der interessanten Artikel, deren viele abgerundete, wissenschaftliche Monographien sind, einiges herauszuheben. Denn bei der Reichhaltigkeit dieses Bandes wüßte man nicht, wo anfangen, wo aufhören.

Rationelle Konstruktion und Wirkungsweise des Druckluft-Wasserhebers für Tiefbrunnen. Von Alexander Perényi, Ober-Igenieur der königl. ungar. Staatsbahnen. (Wiesbaden, C. W. Kreidels Verlag, 1908.)

Die vorliegende Broschüre dürfte dem Hydrotechniker sowie dem Bau- und Maschinen-Ingenieur, der sich fallweise mit der Wasserförderung aus Brunnen zu befassen hat ein willkommener Behelf sein, sich über die zu solchem Zwecke heute bereits vielfach in Anwendung kommenden Druckluft-Wasserheber zu orientieren. Diese Heber werden heute überall dort mit Vorteil verwendet, wo mit Dampfpumpen und Tiefpumpen nicht mehr rationell gearbeitet werden kann. Ungefähr seit den Achtzigerjahren d. v. Jahrhunderts in mehrfachen Formen in Verwendung, konnten die Druckluft-Wasserheber doch erst, seit ihrer durch Dr. Julius C. Pohlé, Chemiker und Berg-Ingenieur in New York, vervolkommneten Ausführung, in größerem Maßstabe in die Praxis Eingang finden. Der Verfasser beschäftigt sich nun hauptsächlich mit diesen Pohléschen Druckluft-Wasserhebern und weißt darauf hin, daß deren vorzügliche Wirkung in den meisten Fällen nur deshalb nicht immer erreicht wird, weil ihre Anwendung meist ohne Rücksicht auf alle hier maßgebenden Faktoren geschieht. Die richtige Beurteilung dieser Faktoren und die Art und Weise, wie sie sich gegenseitig beeinflussen ist aber nur auf Grund der Erkenntnis der hiebei auftretenden theoretischen Verhältnisse möglich. Der Feststellung dieser theoretischen Verhältnisse ist der größte Teil der Broschüre gewidmet und es muß hervorgehoben werden, daß dem Verfasser dieser Teil seiner Arbeit besonders gelungen ist. Zahlreiche an die theoretischen Untersuchungen angeschlossene Tabellen über Versuchsresultate mit Druckluft-Wasserhebern bestätigen die vom Verfasser aufgestellten Leitsätze, die bei der Verwendung solcher Heber beobachtet und befolgt werden müssen, wenn eine ersprießliche und ökonomische Leistung erzielt werden soll.

Die Broschüre kann demnach jedem Interessenten bestens empfohlen werden. S.

CLUB-NACHRICHTEN.

Bericht über die Clubversammlung am 4. Februar 1908. Der Club-Präsident Se. Exzellenz Herr Dr. v. Wittek eröffnet die Versammlung mit folgenden Worten: „Ich habe Ihnen folgendes mitzuteilen:

Ich mache nochmals auf den Vergnügungsabend unter Beteiligung von Damen am Samstag, den 8. d. M., 8 Uhr, aufmerksam. Nach Schluß des besonders auserlesenen Vortragsprogrammes findet ein Tanzkränzchen statt.

In der nächsten, am Dienstag, den 11. d. M., 1/2 7 Uhr abends stattfindenden Clubversammlung wird Herr Heinrich Glücksmann, dramaturgischer Direktor und Preßchef des Akademischen Verlages, einen Rezitationsabend halten, über: „Wiener Dichter“. Zu diesem Vortrag werden auch Damen Zutritt haben.

Heute hält Herr k. k. Ober-Baurat Hugo Koestler einen Vortrag: „Über die neuen Eisenbahnanlagen in Hamburg-Altona“ und wird seinen Vortrag durch Lichtbilder erläutern.

Ich betrachte es als eine ganz verdienstliche Opferwilligkeit des Herrn Ober-Baurates, daß er uns mit seinem Vortrage erfreut und bitte ihn, mit seinen Ausführungen zu beginnen.“

Der Vortragende, von der Versammlung beifälligst begrüßt, schildert zunächst die rückständigen Eisenbahnanlagen, die bis zum Jahre 1895 bestanden haben und erläutert dann an der Hand von vorzüglichen Lichtbildern jene Bauten, die seitens der preußischen Staatseisenbahnverwaltung im Einvernehmen mit dem Staate Hamburg und der Stadt Altona seit 1895 zur Ausführung gelangt sind und mit der Vollendung der Hamburges Hauptbahnhofes ihren Abschluß gefunden haben. Herr Ober-Baurat Koestler führte der Reihe nach die in dem genannten Zeitraum entstandenen Bauherstellungen vor und erläuterte in außerordentlich klarer Weise die ausgezeichneten nachahmenswerten Prinzipien, die bei Herstellung dieser Bauten gewahrt wurden. Insbesondere betonte er die zweckmäßige Situierung der Verschubbahnhöfe, welche ganz getrennt vom Hauptbahnhofe an das Gelände in der Nähe der Stadt situiert sind und eine Erweiterung jederzeit gestatten, sowie die Anlage der Hauptbahnhöfe selbst, die in der Nähe des Geschäftsteiles der Stadt angelegt sind.

Die Vorführung des Hamburger Bahnhofes mit seinem senkrecht auf die Gleisachse liegenden imposanten Empfangsgebäude, der 73 *m* weiten, über 12 Geleise, 5 Bahnsteige und 6 Dienstbahnsteige gespannten Halle, der größten, die Deutschland besitzt, begegnete einmütigem Interesse. Und nun gelangte der Vortragende zu einem Thema, das bei uns Wienern immerhin akutes Interesse erregt, nämlich zu den Einrichtungen, welche die preußische Staatsbahnverwaltung hinsichtlich der Einführung des elektrischen Betriebes auf der Stadtbahn getroffen hat.

Der Vortragende bringt in schönen Bildern das Kraftwerk, die Oberleitungseinrichtungen und die Motorwagen zur Anschauung, Einrichtungen welche es ermöglichen, daß die früher bestandenen, 20 Minuten betragenden Zugsintervalle auf 5 Minuten herabgesetzt werden konnten. Die Ingenieure, insbesondere Ober-Baurat Caesar, von dem die Projekte für die Hamburger Eisenbahnanlagen entworfen wurden, haben sich durch die großartigen, im modernsten Geiste ausgeführten Anlagen, ein großes Verdienst erworben.

Herr Ober-Baurat Koestler fand für seinen überaus lichtvollen, von Begeisterung für das gelungene Werk deutscher Technik getragenen Vortrag, einmütigen Beifall.

Jedenfalls werden die interessanten Darstellungen des Vortragenden dazu beitragen, die Verwirklichung der beabsichtigten Exkursion nach Hamburg um so intensiver ins Auge zu fassen.

Der Schriftführer: Ober-Ingenieur B. Kriser.

Veränderungen im Mitgliederstande im Monate Jänner 1908.

Ausgetreten ist:

Das wirkliche Mitglied, Herr Eduard Zuber, Edler von Sommacampagna, k. u. k. Hauptmann im Eisenbahnbureau des k. u. k. Generalstabes.

Neu beigetreten sind:

Als wirkliche Mitglieder, die Herren: Leopold Ritter von Stockert, Ober-Inspektor, Dr. Sigismund Trebitsch, Bahnkommissär und Josef Richter, Adjunkt der k. k. österr. Staatsbahnen; Josef Wolf, Betriebsdirektor der n.-ö. Landesbahnen; Julius Vidale, k. u. k. Major des Generalstabes, Gustav Butterweck und Karl Fischer, k. u. k. Hauptleute, Zoltán Mödly, k. u. k. Oberleutnant, letztere vier im Eisenbahn-Bureau des k. u. k. Generalstabes.

Stand mit Ende Jänner 1904: 1 Ehrenmitglied, 611 wirkliche, 32 unterstützende und 3 korrespondierende Mitglieder.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten. Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hilscher. Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

Wir erlauben uns die Aufmerksamkeit darauf zu lenken, daß der 300 Personen fassende Vortragssaal des Club österreichischer Eisenbahnbeamten, Wien, I. Eschenbachgasse II, noch für einige Tage der Woche während der Saison 1907/1908 zur Verfügung steht und werden diesbezügliche Auskünfte täglich zwischen 4—6 Uhr (Telephon 355) vom gefertigten Sekretariat erteilt.

Das Sekretariat
des
Club österreichischer Eisenbahnbeamten
Wien, I. Eschenbachgasse 11.

Ein gutes Klavier oder Pianino bildet die Freude jedes Kenners. Wir verweisen ganz besonders auf die Anzeige der Firma R. Weldhäusl, Wien, I. Schottengasse 2, welche sich durch die höchste Leistungsfähigkeit auszeichnet. Reinheit des Tones und gediegene Eleganz sind die hauptsächlichsten Merkmale der Instrumente. Der altrenommierte Ruf, sowie die der Firma zur Verfügung stehenden bedeutenden Mittel, gewährleisten billigsten Einkauf, der den Kunden, welche auch hinsichtlich der Zahlungsbedingungen weitgehendstes Entgegenkommen genießen, zugute kommt.

Trifailer Kohlenwerks-Gesellschaft, Wien, III. Rennweg 5.

648

Niederschlesisch-Sächsischer Steinkohlenverkehr.

Ausnahmetarif 6. Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Verkehr. Tarifhefte 1 und 2, Westdeutsch-Sächsischer Verkehr. Ausnahmetarif 2 und 6.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1908 bis auf Widerruf beziehungsweise bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1909 wird bei Beförderung von Steinkohlenkoks und Gaskoks in Wagen mit einem Ladegewicht von 20 *t* und racht für das wirklich verladene Gewicht, mindestens für net.

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

K. k. Staatsbahndirektion Wien.

Ab 1. Februar 1908 erhalten die Schnellzüge Nr. 101 (Wien, Westbahnhof ab 9 Uhr abends) und 102 (Wien, Westbahnhof an 7 Uhr 50 Minuten früh) in der Station Weyer einen Aufenthalt zum Ein- und Aussteigen von Reisenden.

Die Verkehrszeiten der Schnellzüge Nr. 101 und 102 für die Station Weyer sind folgende: Zug Nr. 101 ab Weyer 12 Uhr 16 Min. nachts, Zug Nr. 102 ab Weyer 4 Uhr 23 Min. früh.

Gültig ab 1. Dezember 1907

K. k. Österreichische Staatsbahnen.

Kürzeste Zugverbindungen:

Wien—Arlberg—Paris—Genf.

Station	hin	zurück
ab Wien Westb.	[illegible]	[illegible]
ab Salzburg	[illegible]	[illegible]
an Badgastein	[illegible]	[illegible]
an Innsbruck	[illegible]	[illegible]
an Bozen	[illegible]	[illegible]
an Meran	[illegible]	[illegible]
an Zürich	[illegible]	[illegible]
an Bern	[illegible]	[illegible]
an Genf	[illegible]	[illegible]
an Belfort	[illegible]	[illegible]
an Lyon	[illegible]	[illegible]
an Versailles	[illegible]	[illegible]
an Paris	[illegible]	[illegible]

[illegible] Speisewagen zwischen Wien—Innsbruck; Schlafwagen Wörgl—Zürich; * Schlafwagen zwischen Wien—Zürich, ferner Paris—Wien; Speisewagen zwischen Wörgl—Zürich; × Nur im April.

Fahrtdauer: Wien—Paris 30½ Stunden.

Wien—Köln—Brüssel—London.

Station	hin	zurück
ab Wien Westb.	[illegible]	[illegible]
an Passau	[illegible]	[illegible]
an Wiesbaden	[illegible]	[illegible]
an Frankfurt a. M.	[illegible]	[illegible]
an Köln	[illegible]	[illegible]
an Brüssel	[illegible]	[illegible]
an Ostende	[illegible]	[illegible]
an London	[illegible]	[illegible]
an London	[illegible]	[illegible]

† Speisewagen zwischen Wien—Frankfurt a. M. * Schlafwagen zwischen Wien—Frankfurt a. M. ° Schlaf- und Speisewagen zwischen Wien—Ostende.
Fahrtdauer: Wien—London 31 und 33½ Stunden.

Wien—Pontafel—Venedig—Rom und Mailand—Genua.

Station	hin	zurück
ab Wien Westb.	[illegible]	[illegible]
ab Wien Südb.	[illegible]	[illegible]
an Villach	[illegible]	[illegible]
an Pontafel	[illegible]	[illegible]
an Venedig	[illegible]	[illegible]
an Mailand	[illegible]	[illegible]
an Turin	[illegible]	[illegible]
an Genua	[illegible]	[illegible]
an Rom	[illegible]	[illegible]

* Schlafwagen zwischen Wien—Venedig—Rom. [illegible] Speisewagen zwischen St. Michael—Pontafel.
Fahrtdauer: Wien—Venedig 17 St., Wien—Rom 30 St.

Wien—Lemberg—Odessa—Kiew und Czernowitz—Bukarest—Constanza—Constantinopel.

Station	hin	zurück
ab Wien K. F. N. B.	[illegible]	[illegible]
an Krakau	[illegible]	[illegible]
an Lemberg	[illegible]	[illegible]
an Czernowitz	[illegible]	[illegible]
an Bukarest	[illegible]	[illegible]
an Constanza	[illegible]	[illegible]
an Constantinopel	[illegible]	[illegible]
an Podwołoczyska	[illegible]	[illegible]
an Odessa	[illegible]	[illegible]
an Kiew	[illegible]	[illegible]

* Montag und Freitag. [illegible] Dienstag und Samstag. ° Nur Sonntag und Donnerstag. [illegible] Nur Montag und Mittwoch. [illegible] Speisewagen zwischen Wien—Krakau—Lemberg. * Schlafwagen zwischen Krakau—Lemberg. † Schlafwagen zwischen Wien—Podwołoczyska. Speisewagen zwischen Krakau—Podwołoczyska.

Wien—Prag.

Station	hin	zurück
ab Wien K. F. J. B.	[illegible]	[illegible]
an Prag K. F. J. B.	[illegible]	[illegible]

Fahrtdauer: Wien—Prag 5½ Stunden.

Wien—Eger—Cassel—(Köln)—Aachen.

Station	hin	zurück
ab Wien K. F. J. B.	[illegible]	[illegible]
an Eger	[illegible]	[illegible]
an Cassel	[illegible]	[illegible]
an Köln	[illegible]	[illegible]
an Aachen	[illegible]	[illegible]

Direkte Wagen I., 2. und 3. Klasse zwischen Wien—Karlsbad [illegible] und Wien—Eger.

Stadtbureau der k. k. österr. Staatsbahnen in Wien, I., Wallfischgasse 15.
Daselbst Fahrkarten-Ausgabe, Erteilung von Auskünften, Verkauf von Fahrplänen in Taschenformat. Letztere sind auch in allen Tabak-Trafiken und Zeitungs-Verschleißen erhältlich.
Die Nachtzeiten von 6 [illegible] Abends bis 5 [illegible] früh sind durch Unterstreichen der Minutenziffern bezeichnet.

Soeben beginnt zu erscheinen:

Meyers Grosses Konversations-Lexikon.

Sechste, gänzlich neubearbeitete und vermehrte Auflage.

Ein Nachschlagewerk des allgemeinen Wissens.

148,000 Artikel u. Verweisungen.

11,000 Abbildungen, 1400 Tafeln und Karten.

20 Bände in Halbleder gebunden zu je 10 Mark.

Prospekte und Probehefte liefert jede Buchhandlung.

Verlag des Bibliographischen Instituts in Leipzig und Wien.

Gültig ab 1. Dezember 1907. — K. k. Österreichische Staatsbahnen. — Winterdienst 1907/08.

Kürzeste Zugverbindungen

von **Wien, Prag** und **Karlsbad** nach

dem **Salzkammergute, Badgastein, Innsbruck** und **München, sowie umgekehrt.**

Station						
Wien Wbf. ab	7 35 fr.	10 00 ts.	3 40 tn.	•8 00 ab.	8 30 th.	10 10 n.
Prag K.F.J.B.		7 00 fr.		5 00 tn.	5 00 tn.	
Karlsbad L.B.		8 21 th.		9 54 tg.	9 40 tn.	
Linz	11 20 m.	1 35 tn.	7 42 th.	10 41 th.	11 38 th.	3 12 th.
Gmunden	6 10 tn.	3 18 .	10 12 .		6 20 fr.	6 20 fr.
Bad Ischl	4 29 .	4 29 .	11 10 .		7 40 tn.	7 44 tn.
Aussee	6 06 .	6 00 .			9 20 .	8 00 .
Salzburg	2 00 .	4 10 .	11 12 .		2 43 tn.	6 15 fr.
Bad Reichenhall	3 04 .	×6 55 / •9 00 th.	•5 00 tn.			6 04 tn.
München	6 40 .	7 28 th.	6 00 fr.		30 00 fr.	10 40 .
Badgastein	7 29 th.	7 24 .	•6 00 .	•6 00 fr.		6 00 tn.
Innsbruck	10 48 .	10 55 .	7 10 .	7 10 .		12 40 tn.

Station						
Innsbruck ab	3 30 tn.	6 40 th.	6 40 th.	10 15 n.	7 10 fr.	7 10 fr.
Badgastein	6 04 th.	6 30 .			10 30 tn.	10 10 tn.
München	5 30 th.		J10 10 .		9 40 .	12 00 tn.
Bad Reichenhall	6 00 th. •7 28 th.		9 30 .		11 00 .	2 00 tn.
Salzburg	9 15 th.		1 20 tn.	6 25 fr.	1 05 tn.	2 30 .
Aussee	6 00 .		9 00 th.		9 54 fr.	
Bad Ischl	6 43 .		6 15 .	4 00 .	10 07 .	3 27 .
Gmunden	10 34 .		10 00 .	6 00 .	12 01 tn.	2 00 .
Linz an	12 40 tn.		3 50 fr.	9 03 fr.	3 03 tn.	5 35 .
Karlsbad L.B.			7 35 th.		6 03 tn.	6 00 tn.
Prag K.F.J.B.			11 40 .		9 20 th.	
Wien Wbf.	6 00 fr.	•6 30 fr.	J7 30 fr.	12 55 tn.	7 15 .	9 29 th.

[illegible] Direkte Wagen I. und II. Klasse zwischen Wien—München—Paris, Wien—Zürich—Basel (Belfort), III. Klasse zwischen Wien—Zürich, I. [illegible] und III. Klasse Wien—Bregenz, Speisewagen zwischen Wien—Innsbruck.
[illegible] Direkte Wagen I. und II. Klasse zwischen (Budapest) [illegible] Wien—Basel—Paris, III. Klasse zwischen Wien—Zürich—Paris. Speisewagen zwischen Wörgl—Zürich. Schlafwagen I. und II. Klasse zwischen Wien—Zürich, sowie I. Klasse Paris—Basel, I. und II. Klasse Basel—Wien.
[illegible] Direkte Wagen I., II. u. III. Klasse zwischen Wien—Salzburg—Linden. [illegible] Schlafwagen Wien—München; direkte Wagen I. und II. Klasse Wien—München—Paris.
[illegible] Über Amstetten—Selzthal—Bischofshofen. * Nur im April. [illegible] Nur an Werktagen. [illegible] Nur in der Nacht vor Sonn- oder Feiertagen auf Werktagen.
* Nur an Sonn- und Feiertagen.

Digitized by Google

Wilhelm Beck & Söhne
k. u. k. Hoflieferanten
Wien, VIII. Langegasse 1, Zentrale.
FILIALEN: Lemberg, Innsbruck, Sarajevo.
Uniformen, Uniformsorten
Kürschnerwaren und Kappen
für Eisenbahnen. 651

Österreichische
Siemens-Schuckert-Werke
Wien, XX/2. Engerthstraße 150.

Elektrische Beleuchtung
Elektrische Kraftübertragung
Elektrische Bahnen 606

Dynamomaschinen
Schaltapparate
Installationsmaterial.
Elektromotoren
Zähler
Bogenlampen.

Installationsbureau: VI/1 Mariahilferstraße Nr. 7.

Stefan v. Götz & Söhne
Wien und Budapest

Wien XX. Bez., Gießmanngasse 2.
Budapest b. Ganz & Co., Steinbrucherstr.

Eisenbahn-Sicherungsanlagen
Zentralweichenstellungen
Bahnschranken, Industriegeleisesicherungen, Geleisesperrbäume
Wechselsperren, Sperrschuhe
Werkzeuge und Gebrauchsartikel
für den
Bahnbau, Bahnerhaltungs-
und
Betriebsdienst
Berg- und Hüttenwesen
Bremsschuhe, Waggonschieber etc. Patent Büßing
Bremsschlitten Patent Schön.

Telegramm-Adresse: Bahngötz Wien Telephon.
„A B C"-Code fünfte Ausgabe in Verwendung.
Telephon 21682 und 21683 interurban. 637

Witkowitzer Bergbau- und Eisenhütten-Gewerkschaft
Witkowitz (Mähren).

Post- und Telegrammadresse: *Witkowitz, Eisenwerk.* Eisenbahnstation: Schönbrunn und Mähr.-Ostrau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Erzeugnisse: Roheisen, Eisengußware, vornehmlich Röhrenguß nachstehender Methode für Wasser-, Dampf- und Gasleitungen, Maschinen- und auch Bauguß, Stahlguß, Walzmaterial, und zwar: Stab- und Fassoneisen, Bau- und Waggonträger, Reservoir- und Kesselbleche, Stabstahl, Stahlbleche, Eisenbahn- und Grubenmaschinen aus Martinstahl, Tyres aus Martin- und Spezialstahl, Eisenbahnwaggonräder, Waggonachsen, komplette Räderpaare, Wechsel und Kreuzungen, Drehscheiben, Wasserstations-Einrichtungen, Dampfkessel, Reservoirs, Gasometer, Brücken- und sonstige Baukonstruktionen, Gittermaste, Schmiedestücke und diverse Zeugschmiedware, Maschinenbau, speziell Bergwerksmaschinen für Förderung und Wasserhaltung, Pumpensätze und Ausführung diverser maschineller Einrichtungen, mittels Wassergas geschweißte, elektrisch geschweißte und maschinell gepreßte Blechwaren, stumpf- und patentgeschweißte, wie auch nahtlose Röhren, Rohrmaste, feuerfeste Ziegel und basische Steine.

Anfragen sind zu richten an die Zentral-Direktion in Witkowitz, Eisenwerk oder an die Kommerzielle Direktion, Wien, I. Operngasse 6 oder an das Verkaufsbureau, Prag, Stadtpark 19 685

Österreichischer Lloyd
TRIEST.

Direkte Fahrten nach Ostindien, China und Japan.

Eilfahrt nach Alexandrien, wöchentlich.
Warenlinie nach Alexandrien, wöchentlich.
Eilfahrt nach Konstantinopel, wöchentlich.
Warenlinie nach Thessalien, wöchentlich.
Warenlinie nach Smyrna, wöchentlich.
Eilfahrt nach Dalmatien, wöchentlich zweimal.

Mehrere andere wöchentliche Verbindungen nach Dalmatien.
Weitere Auskünfte und Fahrpläne:
General-Agentur des Österreichischen Lloyd, Wien, I. Kärntnerring 6. 665

Siemens & Halske
Aktiengesellschaft Wien.

Werk: III. Hainburgerstraße Nr. 29.
Direktion: III. Apostelgasse Nr. 12.

Eisenbahn-Sicherungsanlagen. Schwachstromanlagen.

Telegraphen- und Telephonanlagen, Anlagen für drahtlose Telegraphie, Marine- und Gruben-Signalapparate, Minenzünder, Feuermelde-, Wächterkontroll- und Alarmanlagen, Wassermesser, Wasserstands-Fernmelder, Schalttafel-Meßinstrumente, Wissenschaftliche-, Laboratoriums- und Eicheinrichtungen, Elektromedizinische Apparate, Röntgen-Einrichtungen, Trockenelemente, nasse Elemente, Elemente für Momentbeleuchtung, S. & H.-Beutelelemente, Kabel- und Leitungsdrähte für Telephon- und Telegraphenzwecke. 602

Kraluper Mineralöl-Raffinerie
690
PRAG liefert helle und dunkle Zylinderöle für Normal- und Heißdampf, helle und dunkle Maschinenöle, Wagenachsenöle, Petroleum, Benzin, Fette etc. etc.

Darlehen!
Allgemeine Cautionsbank Aktiengesellschaft
General-Repräsentanz für Österreich:
WIEN, IV. Technikerstraße Nr. 5.

Die Allgemeine Cautionsbank gewährt an **Eisenbahnbeamte** Darlehen gegen Gehaltsvormerkung zu außerordentlich günstigen Bedingungen, u. zw.: 1. Die Bank fordert an Darlehenszinsen pro anno 6½%; selbstredend immer von der verbleibenden Restschuld. 2. Der Darlehenswerber hat sich hinsichtlich seines Gesundheitszustandes einer ärztlichen Untersuchung zu unterziehen. Die übliche teure Lebensversicherung wird jedoch nicht verlangt. Für den Fall des Ablebens des Darlehenswerbers erlischt die restierende Schuld, so daß den Erben keinerlei Verpflichtung auferlegt bleibt. Für diesen seitens der Bank gebotenen Vorteil ist alljährlich ein mäßiges Schadendeckungsentgelt, dessen Höhe sich nach dem Alter des Darlehenswerbers richtet, immer nur von der verbleibenden Restschuld zu bezahlen. 3. Die übliche Stellung der Bürgen kann gegen eine einmal zu entrichtende mäßige Zahlung unterbleiben. (8 Perzent der Darlehenssumme.) 4. Bei der Erteilung des Darlehens werden als einmalige Kosten die Barauslagen und 1 Perzent Bankprovision in Abrechnung gebracht.

Zu weiteren Informationen ist die Bank jederzeit bereit und stehen Antragsformulare zur Verfügung. 319

Für den Inseratenteil verantwortlich Annoncen-Expedition M. Pozsonyi, Wien, IX. Hörlgasse 5.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten. Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hilscher. Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

Redaktion und Administration:
WIEN, I. Eschenbachgasse 11.
Telephon Nr. 366.
Postsparkassen-Konto der Administration: Nr. 806.345.
Postsparkassen-Konto des Club: Nr. 850.698.
Beiträge werden nach dem vom Redaktions-Komitee festgesetzten Tarife honoriert.
Manuskripte werden nicht zurückgestellt.

ORGAN
des
Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

Erscheint von April bis Oktober am 1. und 15. jedes Monates
von November bis März jeden Montag.

Abonnement inkl. Postversendung
in Österreich-Ungarn:
Ganzjährig K 10. Halbjährig K 5.
Für das Deutsche Reich:
Ganzjährig Mk. 12. Halbjährig Mk. 6.
Im übrigen Auslande:
Ganzjährig Fr. 20. Halbjährig Fr. 10.
Bezugsstelle für den Buchhandel:
Spielhagen & Schurich in Wien.
Einzelne Nummern 30 Heller.
Offene Reklamationen portofrei.

No. 7. | Wien, den 17. Februar 1908. | XXXI. Jahrgang.

MAR 10 1908

Klingers Reflexions-Wasserstands-Anzeiger

Über **150.000** Stück





in allen Industriestaaten der Welt im Betriebe.

Vorteile:
Wasserstand schwarz,
Dampfraum silberglänzend,
Rasches Erkennen des Wasserstandes,
Größte Betriebssicherheit,
Schutzgläser absolut überflüssig,
Täuschungen über den Stand des Wassers im Kessel ausgeschlossen.
Vollster Schutz gegen Explosionen wegen Wassermangel!

Kein Kessel sollte ohne diese Apparate in Verwendung stehen.

Gumpoldskirchner Maschinen- und Metallwaren-Fabrik
Rich. Klinger
GUMPOLDSKIRCHEN bei Wien. 667

Kramerlicht
sparsamstes hängendes Gasglühlicht!
Beste Beleuchtung für Bahnhöfe
Perrons, Wartesäle, Bureaux etc.
Franz Krükl, Wien, VI. Köstlergasse 5.
Telephon 9040 u. 1180

Schrauben- u. Schmiedewaren-Fabriks-Aktiengesellschaft
Brevillier & Co. und A. Urban & Söhne
Wien, VI. Magdalenenstraße 18. 690
Fabriken: Neunkirchen an der Südbahn, Floridsdorf und Gradenberg. Nieten, Schrauben, Muttern, Drahtstiften und Schmiedewaren.

K. k. priv. **Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt**
Errichtet im Jahre 1825. Wien, I. Wollzeile 39.
Die Anstalt versichert: a) Gebäude samt deren Zubehör,
b) Mobilien aller Art 613
c) Bodenerzeugnisse gegen Hagelschlag.
Reservefond d. Anst.: K 8,321.089.51 Ges.-Versicherungssumme K 2.368,999.524
Anzahl der Mitglieder: 158.128.



PRÄZISIONS-UHREN
sowie alle anderen erdenklichen Sorten. Echte Glashütte, Omega, Badollett, Schaffhausen usw.
Jede Uhr ist mit Fabrikszertifikat und 5jähriger Garantie versehen. Hunderte Anerkennungsschreiben.
EUGEN DOLLINGER, Uhrmacher,
Wien, IV. Favoritenstraße Nr. 22.
Bei Barzahlungen 10 Prozent. Andernfalls Zahlungserleichterung.
Illustrierte Preisliste gratis und franko.

Leopolder & Sohn
Wien, III/1 Erdbergstraße 52.
Leipzig-Schleussig, Seumestraße 86.
Fabrik für Telegraphen-Apparate, Telephone und Telephon-Zentral-Umschalter, elektrische Stations-Deckungssignale und Bahnwächter-Läutewerke für Eisenbahnen, Telegraphen-Batterien und Leitungsmateriale, Wassermesser eigenen Patentes für städtische Wasserwerke, Bierbrauereien und Maschinenfabriken. 666
Alle Telephon- und Telegraphen-Einrichtungen werden prompt ausgeführt und Voranschläge **kostenfrei** ausgearbeitet.

BRÜDER STOWASSER
PRAG, Charvatgasse 1988/II.
Offerieren: Ia Malaga-Baumöl, dopp. raff. Rüböl, Lokomotiv- und Wagenschmieröle, sowie russ. und amerik. Mineralöle, amerik. Zylinderöle, hell und dunkel, Knochenöl wasserhell, konsist. Maschinenfette, Salon-Petroleum.
Chemisch-technische Produkte für alle Industrien.
Prima Referenzen. 691
Lieferanten der k. k. österr. Staatsbahnen.

Pianos
Hoher Extra-Vorzugs-Rabatt für Beamte.
Pianinos und Klaviere von hervorragender Klangfülle und Tonschönheit, gediegenster kreuzsaitiger Eisenpanzer-Konstruktion mit leichter, elastischer Spielart und verstellbarer Harfenton-Vorrichtung.
10jährige schriftliche, gesetzlich bindende Garantie! 4wöchentl. frachtfreie Probelieferung nach jeder Bahnstation.
Bequemste Ratenzahlungen, ohne Preiserhöhung!
TRAUTWEIN
WIEN
VII. Mariahilferstraße 58 e.
Jeder Beamte verlange umgehend kostenlose Zusendung der illustr. **Preisliste nebst Beamten-Vorzugs-Rabatt-Tabelle!**
3 starke Hefte mit mehreren Tausend Referenzen und Anerkennungen von Beamten etc. gratis zur Verfügung. 686

Digitized by Google

Garvens-Werke

WIEN

II. Handelskai 130

fabrizieren und halten großes Lager von:

Pumpen aller Art:

Baupumpen
Stationsbrunnenpumpen
Expreßpumpen f. große Förderhöhen
Pumpen für Villen und Wohnhäuser und Fabriksanlagen
Pumpen für Haus- u. Wasserleitungen.

Waagen für jeden Zweck:

Stationsbrückenwaagen
Kohlenwaagen
Magazinswaagen.

647

Kataloge u. Kostenvoranschläge auf Verlangen portofrei und kostenlos.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Winter 1907/8. **Schnellzugs-Verbindungen.** Winter 1907/8.

Giltig vom 1. Dezember 1907.

WIEN–ITALIEN

über Cervignano | über Cormons | über Ala | über Pontebba

[illegible]

DEUTSCHLAND–ITALIEN | BUDAPEST–ITALIEN

[illegible]

Giltig ab 1. Oktober 1907.

K. k. Österreichische Staatsbahnen.

Kürzeste Zugverbindungen:

Wien–Arlberg–Paris–Genf.

[illegible]

Wien Pontafel Venedig Rom und Mailand-Genua.

[illegible]

Wien–Lemberg–Odessa–Kiew und Czernowitz–Bukarest–Constanza–Constantinopel

[illegible]

Wien–Köln–Brüssel–London.

[illegible]

Wien–Prag.

[illegible]

Wien–Eger–Cassel–(Köln)–Aachen.

[illegible]

Stadtbureau der k. k. österr. Staatsbahnen in Wien, I., Wallfischgasse 15.

[illegible]

Pränumerations-Einladung

auf die

„Österreichische Eisenbahn-Zeitung"

Organ des „Club österreichischer Eisenbahn-Beamten".

Erscheint vom April bis Oktober am 1. und 15. jedes Monates, von November bis März jeden Montag.

Mit 1. Jänner 1908 beginnt das I. Quartal des XXXI. Jahrganges dieser im In- und Auslande verbreiteten, vom „Club österreichischer Eisenbahn-Beamten" herausgegebenen Zeitschrift.

Die „Österreichische Eisenbahn-Zeitung" bringt in jeder Nummer einen Leitartikel über irgend einen zeitgemäßen Gegenstand technischen, juristischen, kommerziellen oder administrativen Inhaltes aus dem Gesamtgebiete des Eisenbahnwesens, immer von berufenen Fachmännern. Besondere Rücksicht wird auf alle Erfindungen, Neuerungen und Fortschritte in allen fachlichen Zweigen genommen und der Lauf der Eisenbahnpolitik in sachlicher, objektiver Weise dargestellt. Stehende Rubriken sind: die technische Rundschau, worin die neuesten eisenbahntechnischen Nachrichten aus allen Kulturländern gebracht werden, volkswirtschaftliche Rundschau, worin auf alle wichtigen Vorgänge und Bedürfnisse der heimischen Volkswirtschaft mit besonderem Hinweis auf die sich ergebenden tarifarischen und verkehrstechnischen Fragen aufmerksam gemacht wird, elektrische Bahnen, worin Neuerungen und Neuanlagen besprochen werden, dann die Chronik für Personalien und Miszellen, eine kompendiöse Besprechung aller fachliterarischen Erscheinungen und ein Abdruck der im „Club österreichischer Eisenbahn-Beamten" abgehaltenen fachlichen Original-Vorträge.

Die Mitglieder des „Club österreichischer Eisenbahn-Beamten" erhalten die Zeitung unentgeltlich.

Solange der Vorrat reicht, werden komplette Jahrgänge früheren Datums gebunden oder lose, zu bedeutend ermäßigten Preisen abgegeben.

Die „Österr. Eisenbahn-Zeitung" erscheint seit Beginn des XVII. Jahrganges in wesentlich vergrößertem Umfange und kostet inklusive Zusendung per Post:

Für Österreich-Ungarn:		Für das Deutsche Reich:		Für das übrige Ausland	
ganzjährig Kronen	10.—	ganzjährig . . Mark	12	ganzjährig . Franc	20
halbjährig „	5.—	halbjährig . . „	6	halbjährig . „	10

Die Administration. Wien, I. Eschenbachgasse 11, Mezzanin.

Gegründet 1880. Gegründet 1880.

Wichtig für Klavierkäufer und Mieter!

R. Weldhäusl's Klaviere und Pianinos sind stets die allerneuesten Eisenpanzerkonstruktions-Systeme mit Harfenaerstellapparat. Einzige Spezialität, auf Teilzahlung in Monatsraten nach Wunsch für Beamte, Lehrer und sonst sicher angestellte Personen, unter 15jähriger bindender Garantie. Neue Instrumente zu fl. 220.—, 250.— und so stufenweise aufwärts. Überspielte von fl. 140.— an. Leihgebühr für neue Instrumente von fl. 4.— aufwärts. Gebrauchte Klaviere und Pianinos sowie Harmonium werden jederzeit umgetauscht oder angekauft. Rückkauf bewilligt.

Robert Waldhäusl's größtes Klavier-Etablissement und Leihanstalt, Wien, I., Schottengasse Nr. 2 (im Schottenstiftsgebäude). Magazine und Lagerräume im eigenen Hause. — Telephon 16 302.

Digitized by Google

Österreichische
Eisenbahn-Zeitung.
ORGAN
des
Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

№ 7. Wien, den 17. Februar 1908. XXXI. Jahrgang.

Clubversammlung: Dienstag, den 18. Februar 1908, ½7 Uhr abends. Vortrag des Herrn Jacques Jaeger, Schriftsteller, über: *„Deutschlands Kolonialmacht"*. Mit Lichtbildern.

Zu diesem Vortrage haben auch Damen Zutritt, die gebeten werden, die Hüte abzulegen.

Nach Schluß des Vortrages gemeinschaftliches Abendessen im Clublokale, wozu Anmeldungen vor Beginn des Vortrages erbeten werden.

Zur Erneuerung des Lokalbahngesetzes.

Von Dr. Franz Hilscher.

(Fortsetzung.*)

Die vorstehenden Artikel gehören zu den wichtigsten und schwierigsten des ganzen Gesetzes, sie haben auch die eingreifendsten Änderungen im Entwurfe Pattai erfahren, die sich schon äußerlich durch den weitaus größeren Umfang bemerkbar machen. Es ist unvermeidlich, ihnen eine etwas längere Besprechung zu widmen.

In prinzipieller Beziehung ist zunächst der schon bei Art. II hervorgehobene Unterschied hier besonders scharf zu betonen, der zwischen der Ausdrucksweise des Gesetzes und des Entwurfes besteht, indem die Befreiungen von Gebühren, Stempeln, Taxen und Steuern und deren Zuschläge nicht mehr als von Fall zu Fall durch die Regierung zu gewährende Begünstigungen, sondern als gesetzliche Befreiungen, d. h. als Privilegien erscheinen. Die Änderung ist gesetzestechnisch nur zu billigen. Denn Privilegien, d. h. Ausnahmen von der Regel des Gesetzes, sollen im Gesetze selbst begründet sein, sie sollen nicht als Gunst erscheinen, die von den Staatsorganen gewährt wird, sondern als gesetzliche Sondernormen, die durch Ausnahmen, Abweichungen von jenem Tatbestande begründet sind, der dem allgemeinen Gesetze, der regula juris, zugrunde liegt. Und daß eine solche Abweichung im Falle der Lokalbahnen besteht, darüber kann ein Zweifel heute wohl nicht mehr obwalten. Dr. Pattai sagt in den einleitenden Bemerkungen zu seinem Antrage darüber ganz richtig: „Die Gewährung von Gebühren- und Steuerbefreiungen entspringt dem Umstande, daß man an Bahnen, die einen beschränkten und naturgemäß*) wenig erträglichen Verkehr aufzuweisen haben, nicht Anforderungen stellen kann, die nur für Hauptbahnen mit ihren Zuschüssen aus dem großen Verkehre berechnet sind. Solche Gebühren von Lokalbahnen nicht einzuheben, ist einfach die Ermöglichung von Unternehmungen, die sonst gar nicht zustande kämen; es ist insbesondere den öffentlichen Faktoren gegenüber, die die Reinertragsgarantie leisten, nur die Unterlassung dessen, sie dafür, daß sie aus öffentlichen Rücksichten Opfer bringen, noch besonders zu besteuern."

Der wirtschaftliche Tatbestand, das Unternehmen, das Steuerobjekt ist ein anderes, und zwar ein sehr schwaches, das noch dazu, falls wir es wirklich mit einer Lokalbahn (vergl. die Fußnote) zu tun haben, den öffentlichen Interessen einer öffentlichen Korporation, eines auf einem Gebietsteile des Staates organisierten öffentlichen, räumlich sehr eng begrenzten Gemeinschaft dient. Daher ist seine wirtschaftliche Förderung durch den Staat berechtigt, daher sind die Befreiungen der in Rede stehenden Artikel, soweit sie sich als Beihilfen zum Anlagekapital darstellen, begründet.

Die hiemit ausgesprochene Einschränkung richtet sich insbesondere gegen Art. VI des Pattaischen Entwurfes („alle Urkunden etc. zum Zwecke des Betriebes"). Ich habe schon in der in der Fußnote zitierten Studie ausgeführt, daß mir staatliche Unterstützungen einer Lokalbahn nur in der Form von Beiträgen zum Anlagekapital berechtigt erscheinen, weil nur diese einen praktischen Wert haben, was schon aus der Verhältnisziffer 32 : 1 des Festen, zum umlaufenden Kapitale einer

*) Siehe Nr. 6 d. Ztg.

*) Der Satz sollte richtig allerdings folgendermaßen lauten: „Die naturgemäß einen beschränkten und wenig einträglichen Verkehr aufzuweisen haben". Gewiß ist das in der Natur einer Lokalbahn gelegen, weil eben Lokalbahn nur jene Bahn ist, welche den „Interessen eines räumlich beschränkten kollektivistischen Verbandes, und zwar den wirtschaftlichen Interessen dieses Verbandes dient". (Vergl. meine Studie: „Der Begriff Lokalbahn" in Nr. 49 und 50 der „Öst. E.-Z." ex 1895.)

Digitized by Google

Lokalbahn hervorgehe und eine Lokalbahn, welche nicht einmal ihr umlaufendes Kapital aufzubringen vermag, keinem tatsächlich vorhandenen wirtschaftlichen Bedürfnisse entspreche.

Das geltende Gesetz befreit, in Übereinstimmung mit diesem Gesichtspunkte, nur jene Geschäfte von Stempeln und Gebühren, welche zur „Sicherstellung des Betriebes“ bis zum Schlusse des ersten Betriebsjahres dienen. Das sind in der weitaus überwiegenden Zahl der Fälle Geschäfte, deren Kosten noch den Bau- oder Anlagekapitalskonto belasten, während nach Pattai bis zum Ablaufe des dritten Betriebsjahres alle Geschäfte „zum Zwecke des Betriebes“ gebührenfrei sein sollen. Darunter fallen zweifellos eine Menge Geschäfte, deren Kosten auf „umlaufendes Kapital“, d. h. zu Lasten des Betriebskonto zu buchen sind und daher meiner Meinung nach nicht zu befreien sind.

Aus der obigen sachlichen Begründung der Gebührenfreiheit folgt aber noch eine zweite, allerdings weit wichtigere Meinungverschiedenheit, und zwar sowohl gegenüber dem Gesetze wie auch dem Entwurf Pattai.

Wenn nämlich, wie nachgewiesen und anerkannt, eine Lokalbahn der staatlichen Förderung teilhaftig wird, weil sie „naturgemäß“ darauf Anspruch hat, so scheint mir, allerdings wieder mit der Einschränkung, daß es sich um Geschäfte handelt, deren Kosten den Anlagekapitals-Konto belasten, kein Grund vorhanden zu sein, die Befreiung dieser Geschäfte von den staatlichen Gebühren und Taxen irgendwie zu befristen. Es scheint mir vielmehr „naturgemäß“ sie so lange zu gewähren, als der Bau- oder Anlagekapitals-Konto überhaupt offen ist, d. h. praktisch während der ganzen Konzessionsdauer, weil ja der Befreiungsgrund die naturgemäße (ich möchte fast sagen: die angeborene) Schwäche des Steuerobjektes, sich nicht ändert, so lange es eben eine Lokalbahn im wahren Sinne des Wortes ist. Wenn man die im Pattaischen Entwurfe aufgezählten Fälle der Gebührenbefreiung genauer betrachtet, insbesondere Art. VIII und X, so ist nicht zu verkennen, daß Pattai eigentlich auch auf dem obigen Standpunkte steht (mit ganz geringen Abweichungen), nur kommt die Sache durch die umfangreiche Kasuistik nicht klar zum Ausdrucke.

Zur Annahme meines Standpunktes ist daher vom Entwurfe Pattai aus kein weiter Schritt mehr nötig; seine Annahme hätte die Folge, daß die einschlägigen Bestimmungen weitaus einfacher und kürzer gefaßt werden könnten, ein Vorteil, der gesetzestechnisch durchaus nicht zu unterschätzen ist. Auf eine mir nötig erscheinende, allerdings wesentlich anders geartete Befristung der „Begünstigungen“ komme ich an späterer Stelle noch zurück.

Es frägt sich nun, ob die Regierung wird so weit gehen wollen. Ich glaube, sie könnte dies ohne viel Bedenken tun, wenn der Kreis der so begünstigten Bahnen meiner Voraussetzung gemäß auf wirkliche Lokalbahnen eingeschränkt würde und nicht, wie es gegenwärtig und nach dem Entwurfe Pattai so häufig geschieht, dieselben Begünstigungen auch einer Nebenbahn, deren Bedeutung weit über eine Lokalbahn in meinem Sinne des Wortes hinausragt, von Gesetzeswegen zukommen würden.

Zur Begründung dieses Standpunktes muß ich auf den Unterschied zwischen Lokalbahn und Nebenbahn d. h. auf das volkswirtschaftliche Wesen beider denn doch etwas näher eingehen.

Dazu zwingt mich auch der im Pattaischen Entwurfe bezw. in dessen Erläuterungen ausgesprochene, insbesondere auch zur Begründung des dort statuierten Einlösungsrechtes der autonomen Körperschaften und des Wegfalles des Heimfalles bezüglich der solchen Körpern konzessionierten Kleinbahnen aufgestellte Grundsatz: „Hauptbahnen dem Staate, Lokalbahnen den Ländern, örtliche Straßenbahnen den Gemeinden.“

Ich stimme, um sofort den Streitpunkt klar zu stellen, den zwei letzten Absätzen der anscheinend so schönen und selbstverständlichen Klimax nicht zu, dagegen vollständig dem daraus ersichtlichen Einteilungsgrunde der Bahnen, nämlich der Einteilung der Bahnen in verschiedene Arten nach dem staatswirtschaftlichen Subjekte des Bedürfnisses nach einer Bahn, u. zw. um so lieber, als ich schon im Jahre 1895 in der oben erwähnten Studie auf dieser Grundlage eine Begriffsbestimmung der verschiedenen Arten von Bahnen versucht habe.

Meine Klimax lautet aber: Hauptbahnen dem Staate, Nebenbahnen dem Staate, Lokalbahnen (als Abart auch Kleinbahnen) den Gemeinden.

Ich schalte also die Länder als selbständige Subjekte des Bedürfnisses nach einer Eisenbahn vollständig aus, u. zw. weil ich aus zwingenden Gründen der Netzeskonstruktion, der gleichmäßigen Benützbarkeit für Zwecke des Gesamtstaates die Nebenbahnen, d. h. jene, die das Verkehrsgebiet der Hauptbahnen in der Seitenrichtung erweitern und so weit ausdehnen, daß alle für das wirtschaftliche oder politische Leben eines Staates als Verkehrsgebiet noch in Betracht kommenden Landesteile in dasselbe einbezogen und in gegenseitigem Zusammenhang gebracht sind, dem Staate zuweise. Der Staat ist, weil seine Zwecke und Bedürfnisse von dem möglichst gleichmäßigen Ausbau dieser Bahnen abhängen, der alleinige Interessent, sowohl der Hauptbahnen als auch der Nebenbahnen, d. h. auch diese sind nach den Verwaltungsmaximen für Staatsbahnen überhaupt zu behandeln, natürlich mit Unterschieden in der technischen Anlage und Ausrüstung gegenüber den Hauptbahnen, entsprechend den Verschiedenheiten des über die beiden Kategorien von Bahnen sich bewegenden Verkehres und wenn nötig, mit Begünstigungen allerlei Art, die ihnen aber von Fall zu Fall zugewendet werden sollten.

Es ist ohne weiteres ersichtlich, daß bei uns heutzutage sehr viele Linien, welche als Lokalbahnen konzessioniert werden oder gebaut sind, eigentlich Nebenbahnen sind, z. B. die niederösterreichische Landesbahn nach Maria-Zell, die sogenannten Böhmerwaldbahnen, die

Digitized by Google

Waldviertler Bahnen, die oststeirischen Bahnen, Unzmarkt-Mauterndorf, die Gailtalbahn etc.

Daß dies keine bloß theoretische Formulierung ist, beweist die unlängst im Staatseisenbahnrate erhobene Forderung, die Verstaatlichung auch auf Lokalbahnen auszudehnen, wobei man natürlich nur solche im Auge hatte, die eben Nebenbahnen im obigen Sinne sind. Die Natur der Sache ist eben stärker, als irrige Konstruktionen, selbst wenn sie durch Gesetze festgelegt sind. Die finanziellen Ausfälle und Anforderungen dieser Bahnen, welche heute den unrichtigen Schultern aufgelastet sind, werden der richtigen Anschauung, wie ich überzeugt bin, in absehbarer Zeit die Wege ebnen. Ich verweise nur auf Steiermark und Böhmen, welche durch die Lasten ihrer Lokalbahnen recte Nebenbahnen fast schon erdrückt werden.

Dies Thema ist so wichtig, aber auch so umfangreich, daß es hier nur in allgemeinen Umrissen angedeutet werden kann. Es schreit aber förmlich nach einer gründlichen kritischen Darstellung. Damit soll aber durchaus nicht in Abrede gestellt werden, daß viele dieser sogenannten Lokalbahnen bis heute noch nicht gebaut wären, wenn sie, in Übereinstimmung mit meiner Ansicht, der Staat auf seine alleinigen Kosten hätte bauen sollen. Es ist durch diese eisenbahnrechtliche „Überwälzung“ gewiß der Ausbau beschleunigt worden, freilich in sehr vielen Fällen, wie eben die Tatsachen beweisen, unter dauernder finanzieller Überlastung der faktischen Träger der Kosten und Ausfälle, also im Endresultate mit einem wirtschaftlichen Defizite. Daß man dies bereits erkennt, beweist eben der erwähnte Antrag im Staatseisenbahnrat der nichts anderes bezweckt, als die richtige Verteilung, beziehungsweise Zuscheidung nachträglich herzustellen. Die Antwort der Regierung, welche sich unter gewissen Voraussetzungen zur Verstaatlichung von Lokalbahnen bereit erklärte, läßt schließen, daß auch sie von der Richtigkeit dieses Standpunktes überzeugt ist.

Nach dieser Feststellung des Begriffes Nebenbahn ist es meines Erachtens nicht gar so schwer, auch dem angeblich so spröden Begriffe Lokalbahn beizukommen. Pattai sagt darüber, daß die Definition noch keinem Gesetze gelungen sei und daß die Schuldefinition, daß sie vornehmlich lokalen Zwecken diene, ein idem per idem sei und doch keine bestimmten Grenzen gebe. Das ist richtig, aber doch ist es nicht gerechtfertigt, vor der Schwierigkeit der Definition einfach zu kapitulieren und sie als entbehrlich zu bezeichnen. Die eben erwähnten praktischen Folgen der Unklarheit über den Begriff beweisen im Gegenteil zur Evidenz, wie notwendig sie ist und daß man sich nicht dabei beruhigen darf, daß „die Abgrenzung derselben im einzelnen Falle immer in der Anerkennung einer Bahn als Lokalbahn von den maßgebenden Faktoren liege“. Ich bin vielmehr der Anschauung, daß es unbedingt nötig ist, in einem Gesetze, welches einem Rechtssubjekte so weitgehende Ausnahmsbestimmungen, Privilegien und verwaltungsseitige Begünstigungen zuwendet, klar und deutlich zu sagen, wem sie zugedacht sind. Es gehören daher meiner Ansicht nach die Begriffsmerkmale in das Gesetz und nur die Beurteilung, ob die in ihnen enthaltenen faktischen Merkmale, Tatsachen, im einzelnen Falle vorhanden sind, ist der bewilligenden Behörde zu überlassen.

Es frägt sich nun, gibt es solche zur Aufnahme in eine Legaldefinition geeigneten Merkmale des Begriffes Lokalbahn? Ich glaube diese Frage schon in der mehrfach erwähnten Studie beantwortet zu haben und bitte um Entschuldigung, daß ich dort gesagtes hier mit einigen Änderungen im Ausdrucke wiederhole. Lokalbahnen sind darnach, volkswirtschaftlich definiert, nur solche Bahnen, welche lediglich dem örtlichen Verkehrsbedürfnisse einer oder mehrerer Gemeinden dienen, die bereits im Wirkungsgebiete einer Haupt- oder Nebenbahn liegen. Sogleich ein Beispiel: die Wiener Lokalbahnen, welche Wien mit den im intensivsten Wirkungskreise der Südbahn und teilweise der k. k. Staatsbahnen gelegenen Gemeinden bis Baden verbinden. Die ganze Gegend ist dem „Verkehre bereits erschlossen“, also sowohl eine Haupt- als auch eine Nebenbahn weder nötig noch möglich. Das rein örtliche Verkehrsbedürfnis der Gemeinden erfordert aber diese Lokalbahn, weil der örtliche Verkehr zwischen ihnen so groß und dringend ist, daß er nur durch das intensive Verkehrsmittel — Eisenbahn — bewältigt werden kann. Der volkswirtschaftliche Zweck einer Lokalbahn besteht also darin, im örtlichen Verkehr den extensiven durch den intensiven Betrieb zu ersetzen. Lokalbahnen haben daher naturgemäß keine direkten Wirkungen und Beziehungen zum Verkehre der Allgemeinheit, natürlich auch nicht zum „allgemeinen Eisenbahnverkehr“; sie brauchen weder mit dem Netze der Haupt- und Nebenbahnen und noch viel weniger untereinander in systematischem Zusammenhange zu stehen, jede einzelne Lokalbahn ist ein nur nach den Bedürfnissen des rein örtlichen Verkehrs zu gestaltendes Individuum, dessen alleiniger „Interessent“ im Sinne von Bedürfnissubjekt die Gemeinde ist oder die Gemeinden sind, deren örtliches Verkehrsbedürfnis wirtschaftlicherweise eben nur durch einen maschinellen, intensiven Betrieb zu befriedigen ist. In diesem Sinne stimme ich also mit dem untersten Gliede der Pattaischen Klimax überein. Allerdings ist damit noch nicht gesagt, daß die Gemeinde oder die Gemeinden, kurz der örtliche kollektiristische Verband, auch selbst die Bahn bauen und betreiben muß, damit ist nur gesagt, daß es sein Interesse ist, daß diese Bahn bestehe, daß er daher zu ihrem Zustandekommen mithelfen, daß er sie begünstigen, unterstützen müsse, u. zw. soweit, als eben sein öffentliches, wirtschaftliches Interesse an ihr reicht. Ist dieses ganz überwiegend groß, ist er selbst, eventuell mit Unterstützung durch andere Körperschaften etc. genügend stark und fachlich hinreichend ausgerüstet, dann ist es „natürlich“, aber auch nützlich, daß er selbst baue und betreibe. Das dürfte aber in der Regel bei unseren Verhältnissen wohl nur bei größeren Gemeinden, insbesondere volkreichen Städten oder Industrialorten bezw. Gegenden zutreffen, die dann

Digitized by Google

ihre Trambahnen („örtliche Straßenbahnen") sicherlich zu allseitigem Vorteile in Eigenregie führen. In den meisten Fällen dürfte aber das ausscheidbare Interesse einzelner Teile des örtlichen Bereiches, ja selbst einzelner Wirtschaften das überwiegende sein, so daß sowohl theoretisch wie praktisch — finanziell der Privatbetrieb unter Förderung seitens des kollektiristischen Verbandes das richtige sein dürfte.

Ich bin nun allerdings überzeugt, daß ich mit dieser meiner, hoffentlich genügend deutlich gemachten und begründeten Begrenzung des Begriffes Lokalbahn, welche gegenüber der heute bei uns herrschenden Auffassung eine sehr bedeutende Einschränkung seines Umfanges darstellt, nicht auf allgemeinen Beifall zu rechnen habe. Man wird mir gewiß einwerfen, daß damit die Entwicklung des Lokalbahnwesens und damit die wirtschaftliche Entwicklung vieler Gegenden sehr gehemmt, wenn nicht unterbunden werde, daß es praktisch doch geradezu kindlich sei, dem — sonst so spröden — Fiskus die zum Ausstreuen reicher Gaben schon geöffneten Hände schließen zu wollen usw.

Ich gebe ohne weiteres — bis zu einem gewissen Grade, — die Berechtigung dieser Besorgnisse zu. Ja, es würde manche Gegend länger auf „ihre Bahn" warten müssen. — Ob das aber ihr Schaden wäre, das ist durchaus nicht so sicher. Jedem in der kommunalen Praxis Stehenden ist es heute bekannt, wie schwer so viele Gemeinden, Bezirke und Länder unter der Last der Zuschüsse, des Zinsen- und Kapitalverlustes zu leiden haben, die ihnen der Betrieb oder die weitaus übertriebene „Förderung" von sogenannten Lokalbahnen, die in Wirklichkeit Nebenbahnen sind oder der übereilte, weil durch den tatsächlichen Grad des Verkehrsbedürfnisses nicht gerechtfertigte Bau einer wirklichen Lokalbahn auferlegen. Als warnendes Beispiel nur eines: Die Wiener Stadtbahn, die dem Staate, dem Lande Niederösterreich und der Stadt Wien so schwere Opfer kostet, weil sie, abgesehen von anderen noch mitspielenden Ursachen, dem örtlichen Verkehrsbedürfnisse Wiens so stark vorausgeeilt ist*).

Ich glaube durch diese allerdings nur flüchtigen Hinweise meine Anschauung gerechtfertigt zu haben. Der praktische Effekt ihrer Annahme wäre, daß der Staat für die Lokalbahnen (in meinem Sinne) ohne weiteres die im Entwurfe P a t t a i Art. IV—XI enthaltenen weitgehenden Begünstigungen unbefristet gewähren könnte, daß in der Entwicklung d i e s e r Bahnen also kein Stillstand, nicht einmal eine Einschränkung, eintreten würde, daß aber in allen Fällen, wo es sich um eine Nebenbahn (in meinem Sinne) handelt, es Aufgabe der sogenannten „lokalen Interessenten" wäre, den Staat von der Notwendigkeit der Linie zu überzeugen, und s o w e i t i h r a u s s c h e i d b a r e s I n t e r e s s e r e i c h t, selbst werktätig mitzuhelfen. Die oben bereits zugegebene Verlangsamung des Ausbaues dieser Art von Bahnen würde gewiß eintreten, aber dadurch wohl kaum ein volkswirtschaftlicher Nachteil entstehen. Denn die sogenannten „indirekten Vorteile", die sogenannte „verkehrsschaffende Wirkung" jeder auch der nach obigem überflüssigsten Bahn sind nur Schlagworte, die eben mit allen Schlagworten das gemein haben, daß sie wohl einschlagen, aber nicht zutreffen, wie die obigen Beispiele wohl zur Genüge dargetan haben dürften.

*) Vergl. B o s s h a r d t in: „Die Verkehrsverhältnisse der Wiener Stadtbahn" in Nr. 19, 20 und 21 ex 1907 dieser Zeitung und W i t t e k: „Großstadtverkehr" in Nr. 1 ex 1908 der neuen Zeitschrift: „Rundschau für Technik und Wissenschaft".

(Fortsetzung folgt.)

Die Beseitigung von Ruß und Flugasche aus Stabil- und Lokomotiv-Kesseln (System Ramoneur).

Vortrag gehalten am 17. Dezember 1907 im Club Österreichischer Eisenbahnbeamten, von Ing. Bernhard Rund.

Sehr geehrte Herren! Das Thema, welches ich heute vor Ihnen zu besprechen die Ehre habe, ist vielleicht scheinbar ein unbedeutendes. In Wirklichkeit ist aber die Reinhaltung des Dampfkessels von größter Wichtigkeit für den Fabriks-, Eisenbahn- und Schiffsbetrieb, und zwar sowohl in technischer als ökonomischer Beziehung, und jede darauf bezughabende Neuerung deshalb von größter Relevanz. Ist doch der Dampfkessel der Urquell aller dynamischen Kraft jedes Betriebes. Bei einem Kriegsschiffe z. B. hängen Leistungs- und Manövrierfähigkeit und auch die Schlagfertigkeit im Momente der Gefahr geradezu ab von der Reinhaltung des Dampfkessels.

W a s s e r und F e u e r, diese beiden den Dampfkessel füllenden Elemente, lassen auf dem Schauplatze ihres Kampfes Spuren zurück, die in gleicher Weise geeignet sind, den Kesselbetrieb zu schädigen. Während man nun den Rückständen des Wassers, dem sogenannten Kesselstein, schon vielfach zu Leibe geht und teils durch vorbeugende, teils durch nachträglich abhelfende Mittel Remedur zu schaffen sucht, wird den Rückständen des Feuers, das sind hauptsächlich R u ß und F l u g a s c h e, noch wenig Beachtung geschenkt. Diese beiden Stoffe sind aber gerade die allerbesten Wärmeisolatoren und deshalb vorzüglich geeignet, die Wärmeabgabe an das zu verdampfende Wasser zu behindern, so daß naturgemäß enorme Wärmeverluste entstehen müssen, die selbstverständlich einen namhaften Mehraufwand an Brennmaterial zur Folge haben. Gleichzeitig leiden aber auch Leistungsfähigkeit und Forcierbarkeit des Dampfkessels, was besonders bei Betrieben mit schwankender Beanspruchung von großer Bedeutung ist. Schon eine Ruß- oder Flugaschenschichte von 1 *mm* Dicke hat beträchtliche Wärmeverluste zur Folge. In einer Studie über diesen Gegenstand sagt Herr Ingenieur W. E. E r n s t, Inspektor der österr. Dampfkesseluntersuchungs- und Versicherungsgesellschaft folgendes*):

„Ich möchte mir erlauben, an einem Beispiele wenigstens ungefähr den schädlichen Einfluß der Flugasche und des Rußes zu zeigen. Ich nehme an, ein Kessel mit 100 m^2 Heizfläche wäre mit einem Überhitzer von 25 m^2 versehen. Der Kessel verdampft 15 *kg* Dampf im Mittel pro 1 m^2 Heizfläche und Stunde, so werden 60 *kg* Dampf pro Quadratmeter Überhitzerfläche beispielsweise von einer Temperatur von 180° auf 280° C gebracht, also um 100° C überhitzt. Ich habe nun mit derselben Vorrichtung, mit der ich das Wärmeleitvermögen von Kesselstein und Schmierölen untersuchte, und über die ich auf der heurigen Frühjahrs-

*) Auszug aus dem Protokolle der XXXI Delegierten- und Ingenieurversammlung des Internationalen Verbandes der Dampfkessel-Überwachungsvereine. Zürich 7. und 8. Juli 1902.

Digitized by Google

versammlung zu sprechen Gelegenheit hatte*), das Leitvermögen von Flugasche bestimmt, die einem mit preußischschlesischer Steinkohle gefeuerten Flammrohrkessel entnommen war. Demnach wäre in diesem Falle per 1 *mm* Flugaschenschichte eine Temperaturerhöhung der Feuergase von 46° C nötig, um bei dieser Verunreinigung der Heizfläche noch die 100° Dampfüberhitzung zu erreichen. Ruß leitet die Wärme nur zirka halb so gut wie Asche, und es wäre bei 1 *mm* Ruß daher eine erhöhte Gastemperatur von zirka 92° C nötig, um dieselbe Wirkung zu erzielen. Ruß kommt zwar hier weniger in Betracht, weil er bei der hohen Temperatur, in der die Überhitzer gewöhnlich liegen, anbrennt; doch ergibt sich daraus ein Bild, wie empfindlich die Wärmeübertragung durch die Verunreinigung der Heizfläche durch Asche und Ruß gestört werden kann."



Fig. 1.
Anordnung und Verwendung des Ramoneurs an einem Stabilkessel.

Heute wird noch, wie schon vor Dezennien, die Beseitigung von Ruß und Flugasche aus den Röhrenkesseln in primitiver Weise von Hand aus mittelst Bürsten vorgenommen. Diese Arbeit ist nicht bloß eine mühselige, sondern auch sehr zeitraubende, und daher kommt es, daß sie viel zu selten ausgeführt wird. In manchen Fabriken werden die Dampfkessel täglich einmal, in sehr vielen nur jeden zweiten Tag, ja sogar nur jede Woche einmal auf diese Weise gereinigt. Da aber das Feuer ununterbrochen Ruß und Flugasche produziert und schon kurz nach dem Anheizen eine beträchtliche Aschenschichte vorhanden ist, so müßte theoretisch genommen eigentlich für eine fortwährende Reinigung Sorge getragen werden. Dies ist natürlich untunlich und daher kommt es, daß insbesondere bei Fabriken mit kontinuierlichem Betriebe und auch bei Lokomotiv- und Schiffskesseln die Feuerung eine sehr unökonomische ist. Es wurden deshalb Versuche gemacht, die Bürstenreinigung durch Einblasen von Dampf zu ersetzen. Diese Versuche haben sich jedoch nicht bewährt, denn der zumeist feuchte Dampf bildete mit den Ruß- und Flugaschenteilen ein schlammiges Gemenge, welches sich mit der Zeit in Form von Krusten an die Rohrwände anklebte und dann erst recht ein Auskratzen mit der Metallbürste erforderte.

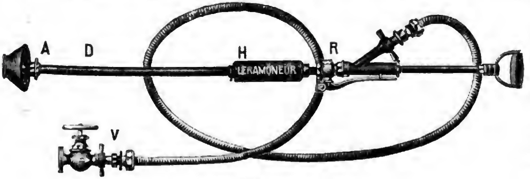


Fig. 2.

Das neue Ramoneur-System geht deshalb von dem Gedanken aus, den Dampf nur als anregendes Element nach dem Prinzipe des Injektors in Anwendung zu bringen und das Durchblasen tatsächlich mit einem großen Überschuß von angesaugter heißer und trockener Luft zu bewirken, so daß die Rohre durchaus rein und trocken gefegt werden. Diese neue Reinigungsvorrichtung (siehe Fig. 1 und 2) besteht im wesentlichen aus einem flexiblen, auf 25 Atmosphären Druck geprüften Metallschlauch, welcher in ein Rohr endigt, an dessen Ausströmungsöffnung sich der eigenartig konstruierte Apparatkopf befindet. Dieser ist so eingerichtet, daß das Ausströmen des Dampfstrahles aus einer Reihe kleiner Düsenöffnungen erfolgt, wodurch der Dampf überhitzt und schon getrocknet wird. Durch das Ausströmen dieses Dampfstrahles bildet sich im Apparatkopf selbst ein luftverdünnter Raum, welcher ein kräftiges Nachströmen der umgebenden Luft bewirkt. Da diese Luft aus der nächsten Umgebung des warmen Kessels stammt, so ist sie naturgemäß warm und trocken. Die Luftausströmung geschieht durch im Apparatkopf schraubenförmig angeordnete Scheidenwände spiralförmig und das ausströmende Luftgemenge gelangt in drehender Bewegung, ähnlich wie das Geschoß aus einem gezogenen Gewehrlauf, mit großer Intensität in das zu reinigende Rohr, so daß Ruß und Flugasche mit größter Vehemenz in ein bis zwei Sekunden auch aus dem längsten Kesselrohre herausgeblasen werden.

Die Anbringung des Apparates geschieht, wie aus Fig. 1 ersichtlich, in der Weise, daß an irgend einer Stelle der Dampfleitung eine Abzweigung von 20 *mm* lichter Weite angebracht wird, welche in eine Flansche endigt, an welcher das Anschlußventil befestigt wird. An dieses wird der Metallschlauch und dadurch der ganze Apparat mittels Holländer-

*) W. E. Ernst: „Über das Wärmeleitungsvermögen des Kesselsteines und anderer die Kesselflächen verunreinigenden Materialien", Sitzungsbericht vom 10. Juli 1902 der kais. Akademie der Wissenschaften, Bd. CXI, Abt. IIa.

verschraubung angeschlossen. Sind mehrere Kessel zu bedienen, so wird für je zwei weitere Kessel ein Anschlußventil angeordnet und an dieses immer derselbe Apparat angeschlossen; dadurch ist es möglich, mit einem e i n z i g e n Apparat sämtliche Kessel einer Fabrik bedienen zu können, und ist also bei diesem System nicht etwa für jeden Kessel die Anschaffung eines eigenen Apparates erforderlich. Das Apparatrohr ist an zwei Stellen mit isolierten verstellbaren Handhaben versehen.

Die enorme Wirkung des „Ramoneur“ wird begreiflich, wenn man bedenkt, daß bei Annahme einer Luftverdünnung im Apparatkopf von nur 20 *cm* Wassersäule die Luftgeschwindigkeit in den Röhren theoretisch 55 *m* pro Sekunde beträgt mit einer Arbeitsleistung von 110 $km/m = 1 \cdot 5\ PS$ pro Quadratdezimeter des Röhrenquerschnittes. Dies ist mehr als hinreichend, um unter allen Umständen Ruß und Asche gründlich wegzufegen. Deshalb genügen zwei Sekunden für das Durchblasen eines Rohres und kann durch den „Ramoneur“ ein Kessel von 80 Röhren in etwa drei Minuten tadellos gereinigt werden.

Die Vorrichtung ist so konstruiert, daß mit derselben Röhrenkessel der verschiedensten Systeme mit der gleich sicheren Wirkung gereinigt werden können. Zu diesem Zwecke ist die im Apparatkopfe befindliche Düse auswechselbar und ist der Querschnitt mit verschiedenartig angeordneten und verschieden dimensionierten Ausströmungsöffnungen, sowie mit einer leicht herauszunehmenden Verschlußschraube ausgestattet. Form und Größe der Düse werden der Type und Größe des Kessels angepaßt. Die leichte Veränderlichkeit des Kalibers der Düse, sowie die Auswechselbarkeit der ganzen Düse, von welcher nach Bedarf zu jedem Apparat ein Ersatzstück mitgeliefert wird, ermöglichen es eben, mit einem einzigen Apparate alle Röhrenkessel eines Heizhauses mit gleich gutem Erfolge zu reinigen. Da auch die Luftzufuhr durch eine verstellbare Drosselscheibe regulierbar ist, so kann der Ramoneur unter allen Umständen bei allen Röhrenkesselsystemen und bei jeder Dampfspannung, von drei Atmosphären aufwärts, zur Anwendung gelangen. Dies gilt sowohl für Stabil- als auch für Schiffs- und Lokomotivkessel. Nicht unwichtig ist es, daß mit dem Ramoneur die Reinigung auch w ä h r e n d d e s B e t r i e b e s erfolgen kann, was insbesondere für Schiffs- und Lokomotivkessel, dann aber auch für alle jene Fabriken, die kontinuierlichen Betrieb haben, z. B. Zuckerfabriken, von Bedeutung sein kann. Die E r s p a r n i s a n B r e n n m a t e r i a l bei einem einzigen Kessel ist, wenn er rein gehalten wird, gegenüber einem weniger rein gehaltenen Kessel, sehr namhaft und kann pro Jahr einen nicht unbeträchtlichen Betrag des Kohlenbudgets ausmachen, so daß sich die Anschaffungskosten des Apparates, auch wo nur ein einziger Kessel vorhanden ist, schon in wenigen Monaten von selbst bezahlt machen. Dort aber, wo zwei oder mehrere Kessel vorhanden sind, kommen die Anschaffungskosten des Apparates kaum in Betracht. Zu der großen Ersparnis an Brennmaterial kommt noch die E r s p a r n i s a n A r b e i t s z e i t, denn während mit dem Ramoneur ein Kessel in drei bis vier Minuten mühelos gereinigt ist, braucht der Heizer mit der Bürste mindestens eine Stunde mühevoller Arbeit. Da endlich die Bürsten vollständig in Wegfall kommen, so entfallen auch die Ausgaben für An- und Nachschaffung derselben vollständig. Das für den Betrieb des Apparates nötige Dampf-

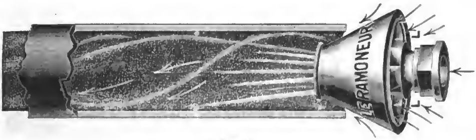


Fig. 3.



Fig. 4.



Fig. 5.
Verbindung des Ramoneurs mit der Dampfheizung der zu reinigenden Lokomotive (½ Minute).

quantum ist, da mit einem zehnfachen Luftüberschuß gearbeitet wird, ganz unbedeutend. Aus nachfolgender Berechnung ist dies zu entnehmen:

Nehmen wir den Düsenquerschnitt mit 0·4 cm^2 an, so ist bei einer Dampfspannung von 8 Atmosphären die Austrittsgeschwindigkeit 180 *m*. Da die Reinigung eines Kessels von 80 Röhren etwa drei Minuten in Anspruch nimmt, wobei übrigens beim Ramoneur in der Pause zwischen einem Rohr zum anderen der Apparat mittels Fingerdruck geschlossen

Digitized by Google

werden kann, so ergibt sich für die Länge des austretenden Dampfstrahles $3 \times 60 \times 180 = 32.400$ *m*, somit bei 0·4 cm^2 Düsenquerschnitt Volumen desselben = 0·810 m^3. Bei 8 Atmosphären wiegt 1 m^3 Dampf zirka 4 *kg*, somit sind 0·810 m^3 = 3·24 *kg*. Bei Annahme einer siebenfachen Verdampfung kosten 3·24 *kg* Dampf bei einem Kohlenpreise von 2·3 h pro Kilo $\frac{3·24 \times 2·3}{7} = 1$ h. Das ist eine Ausgabe, die wohl nicht in Betracht kommt. Bei einem Kohlenbudget, wie es große Fabriken, dann aber auch Schiffs- und Eisenbahngesellschaften haben, die jährlich sehr große Summen für Brennmaterial ausgeben, kann man leicht ausrechnen, daß durch die Reinhaltung der Dampfkessel sehr bedeutende Beträge zu ersparen sind, die jetzt geradezu **verschwendet** werden. Ein reiner Kessel bietet, das ergiebt schon die einfachste Erwägung, einen höheren Nutzeffekt und ist auch leichter forcierbar als ein verrußter, mit einer Menge wärmeisolierender Substanzen angefüllter Kessel.



Fig. 6.
Ausblasen etwa vorhandenen Niederschlagswassers (1 Minute).



Fig. 7.
Durchblasen der Rohre mit dem „Ramoneur" (210 Rohre in zirka 11 Min.).



Fig. 8.
Der „Ramoneur" zur Reinigung eines Schiffskessels.

Zu bemerken wäre nur noch, daß der Ramoneur durch eine kleine Abänderung auch für Wasserröhrenkessel geeignet gemacht und für Fabriken, wo beide Kesselarten vorhanden sind, als „kombinierter Apparat" hergestellt werden kann.

Bei Verwendung des Ramoneurs zur Reinigung der **Lokomotivkessel** ergibt sich noch die Vereinfachung, daß die Herstellung einer Dampfzuleitung sowie die Anbringung eines Anschlußventiles vollständig entfallen, da der Apparat ohne weiteres an die vorhandene Dampfheizung angeschlossen werden kann;

Digitized by Google

aus Fig. 5 ist dies zu entnehmen. Um ein Knicken des Metallschlauches zu vermeiden, empfiehlt es sich, ein U-förmiges Eisenrohr einzuschalten. Hiedurch wird dem Bedienungsmanne vollste Bewegungsfreiheit gegeben. Die Befestigung des Apparates dürfte etwa $^1/_2$ Minute dauern. Da sich in den Dampfleitungen in der Regel etwas Kondenswasser vorfindet, so ist es notwendig, dasselbe vor jedesmaligem Gebrauche des Ramoneur-Apparates auszublasen, was etwa eine Minute in Anspruch nimmt; in Fig. 6 ist auch diese Arbeit dargestellt.

Speziell für Lokomotiven ist das Apparatrohr am vorderen Ende etwas abgekröpft. Hiedurch wird es dem Bedienungsmanne ermöglicht, auch in die hinter dem Blasrohr liegenden Feuerrohre mit Leichtigkeit zu gelangen. Sobald der Apparat an der Dampfheizung befestigt und das Kondenswasser ausgeblasen ist, kann die eigentliche Reinigungsarbeit beginnen und wird vom Heizer, wie in Fig. 7 dargestellt, ausgeführt. Ein Lokomotivkessel mit 200 Röhren beansprucht zur gründlichen Reinigung etwa 11 Minuten und mit den Vorbereitungen für Herrichtung des Apparates insgesamt etwa 13 Minuten. Die Reinigung mittels Bürsten würde in einem solchen Falle $1^1/_2$ bis 2 Stunden beanspruchen. Es kann für den Ramoneur entweder der Dampf der eigenen oder der einer Nachbar-Lokomotive benützt werden und gleich wie bei Stabilkesseln, das Durchblasen ebenso gut im warmen als im kalten Zustande vorgenommen werden.

Es ist natürlich nicht für jede Lokomotive ein eigener Apparat erforderlich, sondern es genügt, wenn in jedem Heizhause, je nach dessen Größe, zwei höchstens drei Apparate vorhanden sind.

Ähnlich wie bei Fabrikskesseln ist die Anbringung des Apparates bei Schiffskesseln; das Anschlußventil kann entweder an der Kesselmauer oder aber an der gegenüber liegenden Wand angebracht werden. Die Verwendung des Apparates auf einem Dampfschiffe ist aus Fig. 8 zu ersehen.

In allen Fällen kann natürlich die Reinigung erst an der einen Kesselhälfte vorgenommen werden und während dieser Zeit der andere Türflügel geschlossen bleiben. Ein Übelstand hat sich dadurch ergeben, daß in dem Augenblicke, in welchem der Bedienungsmann den Apparat aus einer Rohröffnung zur anderen führt, das Gebläse den auf der Stirnwand etwa vorhandenen Ruß aufwirbelt, wodurch der Bedienungsmann am guten Sehen verhindert wird. Dem ist jetzt durch Anbringung eines Tasterregulierventiles, welches Öffnung und Unterbrechung durch bloßen Fingerdruck ermöglicht, vollständig abgeholfen. Dieses Tasterventil wird durch Daumendruck betätigt, wie dies aus Fig. 3 und 8 ersichtlich.

Die vielen mit dem Ramoneur vorgenommenen Versuche und insbesondere auch seine praktische Verwendung in mehreren hundert Dampfbetrieben haben das ihm zugrunde liegende Prinzip gerechtfertigt. Es wäre zu wünschen, daß der Beseitigung von Ruß und Flugasche aus Röhrenkesseln im Interesse der Leistungsfähigkeit und Ökonomie des Betriebes, schon mit Rücksicht auf den hohen Preis des Brennmateriales, jene Aufmerksamkeit geschenkt würde, die dieser Frage, als einer der wichtigsten jedes Dampfbetriebes, zukommt. Zum Schlusse dankt der Vorsitzende Se. Excellenz Dr. v. Wittek dem Vortragenden unter dem Beifall der Versammlung für seine interessanten Ausführungen.

Leopold Frisch †.

In seinem 62. Lebensjahre ist Leopold Frisch Ober-Inspektor der k. k. Staatsbahnen gestorben und wir folgen der traurigen Pflicht, diesem liebenswürdigen Kollegen, den ein rascher Tod — er erlag einem Herzschlage — aus unserer Mitte gerissen, einen Nachruf zu widmen.

Ober-Inspektor Leopold Frisch ist in Schärding geboren und war, nachdem er die technischen Studien vollendet und die Feldzüge des Jahres 1866 mitgemacht hatte, bei verschiedenen Bauunternehmungen sowie bei der schweizerischen Nationalbahn und bei der Ybbstalbahn als Ingenieur tätig. Im Jahre 1900 wurde er Leiter der Trassierungsabteilung in Assling und vom März 1902 an Vorstand der Bauleitungsabteilung in Assling und endlich im Jahre 1906 Ober-Inspektor bei der Bauleitung in Krems. Während seiner Tätigkeit in Assling war das behagliche Heim des Ober-Inspektors Frisch der Sammelpunkt aller der den Bau der zweiten Eisenbahnverbindung mit Triest leitenden Persönlichkeiten. Leopold Frisch sowie seine Frau Bertha Frisch beherbergten denn auch oft den Baudirektor Wurmb sowie Se. Exzellenz Dr. v. Wittek als ihre Gäste und auch Exzellenz Graf Beck fand sich im Hause ein. Frisch war wegen seiner faszinierenden Liebenswürdigkeit von seinen Untergebenen schwärmerisch geehrt und wer auch immer mit ihm im Verkehre gestanden, wird ihm ein dauerndes Andenken bewahren. — Er hatte keine Feinde!

CHRONIK.

Eine neue Bodenseebahn. Kürzlich ist mit dem Bau der Bodensee-Toggenburgbahn begonnen worden. Sie nimmt ihren Anfang in Romanshorn, von wo sie über St. Gallen und Herisau nach Wattwil im Toggenburg geführt wird. In Wattwil schließt die im Bau begriffene Rickenbahn (Bundesbahn) an, deren Eröffnung mit der Vollendung des 9 *km* langen Rickentunnels im nächsten Frühjahr erfolgen wird. Als ein besonders schwieriges Werk ist die Überbrückung des Silbertobels in der Nähe von St. Gallen zu erachten. Die Überführung über das 350 *m* breite, sehr steile Tobel geschieht auf steinernen Viadukten und einer zwischen diesen liegenden eisernen Brücke von 120 *m* Spannweite, die in einer für solche Bauobjekte in der Schweiz bisher noch nicht erreichten Höhe von 100 *m* über dem Wasserspiegel montiert werden muß. Für den Bau der eisernen Brücke wird in der Mitte des Flusses ein Gerüstturm in Holzkonstruktion mit einer Tragfähigkeit von 1000 *t* errichtet. Von diesem Gerüstturm wird die eiserne Brücke beiderseitig auf je 60 *m* fliegend ohne weitere Gerüstung gegen die steinernen Endpfeiler ausgebaut und dort auf Wiederlager abgesetzt. Es wird dies also ein ebenso interessantes Bauobjekt werden wie der berühmte Trisannaviadukt der Arlbergbahn.

CLUB-NACHRICHTEN.

Bericht über die Clubversammlung am 11. Februar 1908. Der Club-Präsident Se. Exzellenz Herr Dr. v. Wittek eröffnet die Versammlung mit folgenden Worten: „Ich beehre mich hiemit, Ihnen folgende geschäftliche Mitteilungen zu machen:

In der nächsten, am Dienstag, den 18. d. M., $^1/_2$7 Uhr abends stattfindenden Clubversammlung wird Herr Jacques Jaeger, Schriftsteller, einen Vortrag mit Lichtbildern halten, über: „Deutschlands Kolonialmacht". Zu diesem Vortrag werden auch Damen Zutritt haben.

Heute hält Herr Heinrich Glücksmann, dramaturgischer Direktor und Preßchef des Akademischen Verlages einen Vortrag über: „Wiener Dichter", Rezitationen.

Ich erlaube mir schon jetzt — da ich dem Vortrage bis zum Schlusse beizuwohnen leider verhindert bin — dem Vortragenden den verbindlichsten Dank auszusprechen für die Bereitwilligkeit, mit der er unserem Wunsche, im Club einen Vortrag zu halten, nachgekommen ist und bitte ihn, mit seinen Ausführungen zu beginnen."

Nach einer Einleitung, in welcher der Vortragende den Wert der Rezitation gegenüber dem theoretischen Kommentar beleuchtet, geht er daran, ausgewählte Dichtungen zunächst der verstorbenen Dichter Ferdinand von Saar und J. J. David und dann der frisch im Leben stehenden jungen Wiener Dichter, Paul Wilhelm, Fritz Krastel, Wertheimer, Delle Grazie und anderer der Reihe nach vorzutragen. In warmem ruhigen Ton, der nur hie und da an markanten Stellen durch einen kräftigen Stimmklang unterbrochen wurde, verstand es Herr Glücksmann, die zahlreiche Zuhörerschaft in den Bann der Dichtungen zu ziehen und aus die Blüten modernster Romantik in geschmackvoller Weise darzureichen. Zwei Stunden lang waren wir in das Land Jung-Wiener Poesie versetzt und wir fühlten, das ist unser Land, unser schönes Wien, in der solche prächtige geistige Kraft emporwächst und gedeiht.

Einmütiger Beifall lohnte die Begeisterung, die den Vortragenden erfüllte und die auf uns überging.

Der Schriftführer: Ober-Ingenieur B. Krise r.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten.
Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hilscher.
Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

Wir erlauben uns die Aufmerksamkeit darauf zu lenken, daß der 300 Personen fassende Vortragssaal des Club österreichischer Eisenbahnbeamten, Wien, I. Eschenbachgasse 11, noch für einige Tage der Woche während der Saison 1907/1908 zur Verfügung steht und werden diesbezügliche Auskünfte täglich zwischen 4—6 Uhr (Telephon 355) vom gefertigten Sekretariat erteilt.

Das Sekretariat
des
Club österreichischer Eisenbahnbeamten
Wien, I. Eschenbachgasse 11.

Ostdeutsch-Österreichischer Eisenbahn-Verband.

Änderung des Einführungstermines des Nachtrages VII zum Heft 1 bei Frachterhöhungen.

Der im Verordnungsblatte Nr. 11 vom 30. Jänner 1908 unter Post 287 publizierte Einführungstermin für Frachterhöhungen und Verkehrsbeschränkungen ist vom 15. März auf den „15. April" 1908 abzuändern.

K. k. priv. österreichische Nordwestbahn
namens der Verbandsverwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr mit Österreich.

Berichtigung des Tarifnachtrages VII vom 1. Februar 1908.

Auf Seite 9 des Nachtrages VII zum Elbeumschlagstarif für Österreich vom 1. Jänner 1904 ist in der 3. Zeile von oben hinter dem Worte „Klassenguttarife" einzuschalten: „ — mit Ausnahme derjenigen für die Stationen Prag B.-N.-B., Wschetat-Přiwor und Vysočan — ".

K. k. priv. österreichische Nordwestbahn
namens der beteiligten Bahnen.

K. k. Staatsbahndirektion Wien.

Mit 1. Februar l. J. wurde in die Schnellzüge Nr. 1 (Ankunft in Triest, k. k. St.-B. um 11 Uhr 55 Min. vormittag) und 2 (Abfahrt von Triest k. k. St.-B. um 4 Uhr 25 Min. nachmittag) der neuen Alpenbahnen in der Strecke St. Veit a. G.—Triest k. k. St.-B. ein Speisewagen eingestellt, um dem reisenden Publikum die bequeme Einnahme des Frühstückes bezw. Abendessens zu ermöglichen, da mit Rücksicht auf die tunlichst beschleunigte Führung dieser Züge entsprechende Aufenthalte hiezu in den Unterwegsstationen nicht vorgesehen werden konnten.

Die Benützung des Speisewagens steht den Reisenden der I. und II. Klasse jederzeit, den Reisenden III. Klasse ohne weitere Nachzahlung nur zu den gemeinsamen Mahlzeiten frei.

Gültig ab 1. Dezember 1907

K. k. Österreichische Staatsbahnen.

Kürzeste Zugverbindungen:

Wien—Arlberg—Paris—Genf.

[illegible]

† Speisewagen zwischen Wien—Innsbruck; Schlafwagen Wörgl—Zürich; * Schlafwagen zwischen Wien—Zürich, [illegible] Paris—Wien; Speisewagen zwischen Wörgl—Zürich. [illegible] April.

Fahrtdauer: Wien—Paris 29½ Stunden.

Wien—Köln—Brüssel—London.

[illegible]

† Speisewagen zwischen Wien—Frankfurt a. M. * Schlafwagen zwischen Wien—Frankfurt a. M. ° Schlaf- und Speisewagen zwischen Wien—Ostende.

Fahrtdauer: Wien—London 30 und 29½ Stunden.

Wien—Pontafel—Venedig—Rom und Mailand—Genua.

[illegible]

* Schlafwagen zwischen Wien—Venedig—Rom.
● Speisewagen zwischen St. Michael—Pontafel.
Fahrtdauer: Wien—Venedig 17 St., Wien—Rom 30 St.

Wien—Lemberg—Odessa—Kiew und Czernowitz—Bukarest—Constanza—Constantinopel.

[illegible]

* Montag und Freitag. ■ Dienstag und Samstag. ○ Nur Montag und Donnerstag. ◎ Nur Sonntag und Mittwoch. § Speisewagen zwischen Wien—Krakau—Lemberg. [illegible] Schlafwagen zwischen Krakau—[illegible]. † Schlafwagen zwischen Wien—Podwołoczyska. Speisewagen zwischen Krakau—Podwołoczyska.

Wien—Prag

[illegible]

Fahrtdauer: Wien—Prag 5½ Stunden.

Wien—Eger—Cassel—(Köln)—Aachen.

[illegible]

Direkte Wagen I., II. und III. Klasse zwischen Wien—Karlsbad K. B. und Wien—Eger.

Stadtbureau der k. k. österr. Staatsbahnen in Wien, I., Wallfischgasse 15.

Vorlaufige Fahrkarten-Ausgabe, Erteilung von Auskünften, Verkauf von Fahrplänen in Taschenformat. Letztere sind auch in allen Tabak-Trafiken und Zeitungs-Verschleißen erhältlich.

Die Nachtzeiten von 6 00 Abends bis 5 59 Früh sind durch Unterstreichen der Minutenziffern bezeichnet.

Soeben beginnt zu erscheinen:

Meyers Sechste, gänzlich neubearbeitete und vermehrte Auflage.

Grosses Konversations-Lexikon.

Ein Nachschlagewerk des allgemeinen Wissens.

148,000 Artikel u. Verweisungen.

11,000 Abbildungen, 1400 Tafeln und Karten.

20 Bände in Halbleder gebunden zu je 10 Mark

Prospekte und Probehefte liefert jede Buchhandlung.

Verlag des Bibliographischen Institute in Leipzig und Wien.

Gültig ab 1. Dezember 1907. **K. k. Österreichische Staatsbahnen.** Winterdienst 1907/08.

Kürzeste Zugverbindungen

von **Wien, Prag** und **Karlsbad** nach

dem Salzkammergute, Badgastein, Innsbruck und München, sowie umgekehrt.

Wien Wbf. ab	7 31 fr.	10 00	3 40 fn.	*8 20 ab.	8 10	10 10 ab.
Prag F. J. B. „		7 00 fr.		[illegible]	[illegible]	
Karlsbad E. B. „		[illegible]		[illegible]	[illegible]	
Linz „	11 20	1 33	7 40 ab.	10 41 ab.	11 58	3 15
Gmunden an	3 10	[illegible]	10 50		[illegible]	[illegible]
Bad Ischl „	[illegible]	[illegible]	11 15		[illegible]	[illegible]
Aussee „	[illegible]	[illegible]			[illegible]	[illegible]
Salzburg „	2 00	4 10	11 15		2 25	6 45 fr.
Bad Reichenhall an	[illegible]	[illegible]	[illegible]			[illegible]
München „	[illegible]	7 28	[illegible]		[illegible]	[illegible]
Badgastein „	7 28	7 28	[illegible]	[illegible]		[illegible]
Innsbruck „	10 [illegible]	10 05	7 10	7 10	.	12 40

Innsbruck ab	3 30	6 40	6 40	10 45	7 [illegible]	7 10 fr.
Badgastein „	[illegible]	[illegible]		.	[illegible]	[illegible]
München „	[illegible]	.	10 15	-	[illegible]	[illegible]
Bad Reichenhall „	[illegible]		[illegible]	.	[illegible]	[illegible]
Salzburg „	9 11		1 20	6 [illegible]	1 05	2 50
Aussee „	[illegible]		[illegible]		[illegible]	[illegible]
Bad Ischl „	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Gmunden „	10 34		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Linz an	12 [illegible]		3 50	9 03	3 [illegible]	5 [illegible]
Karlsbad E. B. „			[illegible]	.	[illegible]	[illegible]
Prag F. J. B. „			[illegible]	.	[illegible]	.
Wien Wbf. „	6 00 fr.	*6 30 fr.	7 30 fr.	12 [illegible]	7 [illegible]	9 [illegible]

[illegible]

Wilhelm Beck & Söhne

k. u. k. Hoflieferanten

FILIALEN: Lemberg, Innsbruck, Sarajevo.

Wien, VIII. Langegasse 1, Zentrale.

Uniformen, Uniformsorten

Kürschnerwaren und Kappen

für Eisenbahnen. 651

Österreichische

Siemens-Schuckert-Werke

Wien, XX/2. Engerthstraße 150.

Elektrische Beleuchtung 696

Elektrische Kraftübertragung

Elektrische Bahnen

Dynamomaschinen	Elektromotoren
Schaltapparate	Zähler
Installationsmaterial.	Bogenlampen.

Installationsbureau: VI/1 Mariahilferstraße Nr. 7.

Stefan v. Götz & Söhne

Wien und Budapest

Wien XX. Bez., Gießmanngasse 2. Budapest b. Ganz & Co., Steinbrucherstr.

Eisenbahn-Sicherungsanlagen

Zentralweichenstellungen

Bahnschranken, Industriegeleisesicherungen, Geleisesperrbäume

Wechselsperren, Sperrschuhe

Werkzeuge und Gebrauchsartikel für den **Bahnbau, Bahnerhaltungs-** und Betriebedienst

Berg- und Hüttenwesen

Bremsschuhe, Waggonschieber etc. Patent Büßing

Bremsschlitten Patent Schön.

Telegramm-Adresse: Bahngötz Wien Telephon.

„A B C"-Code fünfte Ausgabe in Verwendung.

Telephon 21682 und 21683 interurban.

637

Witkowitzer Bergbau- und Eisenhütten-Gewerkschaft

Witkowitz (Mähren).

Post- und Telegrammadresse: *Witkowitz, Eisenwerk.* Eisenbahnstation: Schönbrunn und Mähr.-Ostrau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Erzeugnisse: Roheisen, Eisengußware, vornehmlich Röhrenguß nachstehender Methode für Wasser-, Dampf- und Gasleitungen, Maschinen- und auch Bauguß, Stahlguß, Walzmaterial, und zwar: Stab- und Fassoneisen, Bau- und Waggonträger, Reservoir- und Kesselbleche, Stabstahl, Stahlbleche, Eisenbahn- und Grubenmaschinen aus Martinstahl, Tyres aus Martin- und Spezialstahl, Eisenbahnwaggonräder, Waggonachsen, komplette Räderpaare, Wechsel und Kreuzungen, Drehscheiben, Wasserstations-Einrichtungen, Dampfkessel, Reservoirs, Gasometer, Brücken- und sonstige Baukonstruktionen, Gittermaste, Schmiedestücke und diverse Zeugschmiedware, Maschinenbau, speziell Bergwerksmaschinen für Förderung und Wasserhaltung, Pumpensätze und Ausführung diverser maschineller Einrichtungen, mittels Wassergas geschweißte, elektrisch geschweißte und maschinell gepreßte Blechwaren, stumpf- und patentgeschweißte, wie auch nahtlose Röhren, Rohrmaste, feuerfeste Ziegel und basische Steine.

Anfragen sind zu richten an die Zentral-Direktion in Witkowitz, Eisenwerk oder an die Kommerzielle Direktion, Wien, I. Operngasse 6 oder an das Verkaufsbureau, Prag, Stadtpark 19. 665

Österreichischer Lloyd

TRIEST.

Direkte Fahrten nach Ostindien, China und Japan.

Eilfahrt nach Alexandrien, wöchentlich.

Warenlinie nach Alexandrien, wöchentlich.

Eilfahrt nach Konstantinopel, wöchentlich.

Warenlinie nach Thessalien, wöchentlich.

Warenlinie nach Smyrna, wöchentlich.

Eilfahrt nach Dalmatien, wöchentlich zweimal.

Mehrere andere wöchentliche Verbindungen nach Dalmatien.

Weitere Auskünfte und Fahrpläne:

General-Agentur des Österreichischen Lloyd, Wien, I. Kärntnerring 6.

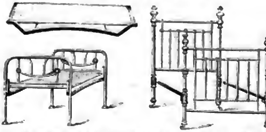
665

HUTTER & SCHRANTZ A.-G.

SIEBWAREN- u. FILZTUCHFABRIKEN.

K. u. K. HOF LIEFERANTEN

Wien, VI. Windmühlgasse Nr. 20



empfehlen: **Stahldraht-Matratzen, Eisen- und Messing-Möbeln** etc. etc. in vorzüglichster Ausführung zu sehr mäßigen Preisen.

Illustrierte Kataloge gratis und franko.

Kraluper Mineralöl-Raffinerie

690

PRAG liefert helle und dunkle Zylinderöle für Normal- und Heißdampf, helle und dunkle Maschinenöle, Wagenachsenöle, Petroleum, Benzin, Fette etc. etc.

Darlehen!

Allgemeine Cautionsbank Aktiengesellschaft

General-Repräsentanz für Österreich:

WIEN, IV. Technikerstraße Nr. 5.

Die Allgemeine Cautionsbank gewährt an **Eisenbahnbeamte** Darlehen gegen Gehaltsvormerkung zu außerordentlich günstigen Bedingungen, u. zw.: 1. Die Bank fordert an Darlehenszinsen pro anno 6½%; selbstredend immer von der verbleibenden Restschuld. 2. Der Darlehenswerber hat sich hinsichtlich seines Gesundheitszustandes einer ärztlichen Untersuchung zu unterziehen. Die übliche teure Lebensversicherung wird jedoch nicht verlangt. Für den Fall des Ablebens des Darlehenswerbers erlischt die restierende Schuld, so daß den Erben keinerlei Verpflichtung auferlegt bleibt. Für diesen seitens der Bank gebotenen Vorteil ist alljährlich ein mäßiges Schadendeckungsentgelt, dessen Höhe sich nach dem Alter des Darlehenswerbers richtet, immer nur von der verbleibenden Restschuld zu bezahlen. 3. Die übliche Stellung der Bürgen kann gegen eine einmal zu entrichtende mäßige Zahlung unterbleiben. (3 Perzent der Darlehenssumme.) 4. Bei der Erteilung des Darlehens werden als einmalige Kosten die Barauslagen und 1 Perzent Bankprovision in Abrechnung gebracht.

Zu weiteren Informationen ist die Bank jederzeit bereit und stehen Antragsformulare zur Verfügung. 702

Für den Inseratenteil verantwortlich Annoncen-Expedition M. Pozsonyi, Wien, IX. Hörlgasse 5.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten.

Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hilscher.

Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ORGAN
des
Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

Erscheint von April bis Oktober am 1. und 15. jedes Monates
von November bis März jeden Montag.

Redaktion und Administration:
WIEN, I. Eschenbachgasse 11.
Telephon Nr. 855.
Postsparkassen-Konto der Administration: Nr. 806.245.
Postsparkassen-Konto des Club: Nr. 860.606.
Beiträge werden nach dem vom Redaktions-Komitee festgesetzten Tarife honoriert.
Manuskripte werden nicht zurückgestellt.

Abonnement inkl. Postversendung
in Österreich-Ungarn:
Ganzjährig K 10. Halbjährig K 5.
Für das Deutsche Reich:
Ganzjährig Mk. 12. Halbjährig Mk. 6.
Im übrigen Auslande:
Ganzjährig Fr 20. Halbjährig Fr. 10.
Bezugsstelle für den Buchhandel:
Spielhagen & Schurich in Wien.
Einzelne Nummern 30 Heller.
Offene Reklamationen portofrei.

№ 8. Wien, den 24. Februar 1908. XXXI. Jahrgang.

Klingerit

ist anerkannt die einzig beste Dichtung für höchsten Dampfdruck und überhitzten Dampf etc. etc.
Klingerit wird dort empfohlen, wo noch keine Dichtung entsprochen hat!

Klingerit Dichtungs-Platten
Ringe und Fassonstücke etc.
sind nur dann echt
wenn sie auf einer Seite über die ganze Fläche mit der registrierten
657 Schutzmarke „Klingerit" versehen sind.

Die unter den verschiedensten „it" Namen aufgetauchten Dichtungen haben mit dem Fabrikat „Klingerit" nichts gemein, sondern sind meistens ganz minderwertige Nachahmungen. 589
Man kaufe daher nur „Klingerit" und weise Dichtungen, welche diese Schutzmarke nicht tragen, als unecht zurück.
Rich. Klinger, Gumpoldskirchen bei Wien

PATENT-AZETYLEN-TYRES-ABZIEHÖFEN
Spezialkonstruktionen für Stationsbeleuchtung
Gasakkumulatoren für Waggonbeleuchtung
und Autogene Schweißung
Allgemeine Carbid- & Acetylen-Gesellschaft Franz Krükl & Co.
ZENTRAL-BUREAU WIEN, VI. Köstlergasse Nr. 5. 678

Schrauben- u. Schmiedewaren-Fabriks-Aktiengesellschaft
Brevillier & Co. und A. Urban & Söhne
Wien, VI. Magdalenenstraße 18. 600
Fabriken: Neunkirchen an der Südbahn, Floridsdorf und Gradenberg. Nieten, Schrauben, Muttern, Drahtstiften und Schmiedewaren.

K. k. priv. **Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt**
Errichtet im Jahre 1826. Wien, I. Wollzeile 39.
Die Anstalt versichert: a) Gebäude samt deren Zubehör,
b) Mobilien aller Art 613
c) Bodenerzeugnisse gegen Hagelschlag.
Reservefond d. Anst.: K 8,321.089.54 Ges.-Versicherungssumme K 2.868,999.524
Anzahl der Mitglieder: 158.125.


Echte Brillant- und Diamantringe von fl 8 bis 500
Echte Brillant- und Diamant-Ohrringe von fl 10 bis 1000
in selten großer Auswahl, sowie reichhaltiges Lager in Gold-, Silber und Juwelen-Gegenständen preiswert.

Bei Barzahlungen 10 Prozent.
Andernfalls Zahlungs-Erleichterungen.
Illustrierte Preisliste gratis und franko.
A. E. DOLLINGER, en gros und en detail.
Wien, IV., Favoritenstraße Nr. 22.

Leopolder & Sohn
Wien, III|1 Erdbergstraße 52.
Leipzig-Schleussig, Seumestraße 86.
Fabrik für Telegraphen-Apparate, Telephone und Telephon-Zentral-Umschalter, elektrische Stations-Deckungssignale und Bahnwächter-Läutewerke für Eisenbahnen, Telegraphen-Batterien und Leitungsmateriale, Wassermesser eigenen Patentes für städtische Wasserwerke, Bierbrauereien und Maschinenfabriken. 666
Alle Telephon- und Telegraphen-Einrichtungen werden prompt ausgeführt und Voranschläge **kostenfrei** ausgearbeitet.

BRÜDER STOWASSER
PRAG, Charvatgasse 1988/II.
Offerieren: Ia Malaga-Baumöl, dopp. raff. Rüböl, Lokomotiv- und Wagenachsenöle, sowie russ. und amerik. Mineralöle, amerik. Zylinderöle, hell und dunkel, Knochenöl wasserhell, konsist. Maschinenfette, Salon-Petroleum.
Chemisch-technische Produkte für alle Industrien.
Prima Referenzen. 601
Lieferanten der k. k. österr. Staatsbahnen.

Pianos
Hoher Extra-Vorzugs-Rabatt für Beamte.
Pianinos und Klaviere von hervorragender Klangfülle und Tonschönheit, gediegenster kreuzsaitiger Eisenpanzer-Konstruktion mit leichter, elastischer Spielart und verstellbarer Harfenton-Vorrichtung.
10jährige schriftliche, gesetzlich bindende Garantie!
4wöchentl. frachtfreie Probelieferung nach jeder Bahnstation.
Bequemste Ratenzahlungen, ohne Preiserhöhung!
TRAUTWEIN
WIEN
VII. Mariahilferstraße 58 e.
Jeder Beamte verlange umgehend kostenlose Zusendung der illustr. Preisliste nebst Beamten-Vorzugs-Rabatt-Tabelle!
8 starke Hefte mit mehreren Tausend Referenzen und Anerkennungen von Beamten etc. gratis zur Verfügung. 668

Digitized by Google

Garvens-Werke

WIEN

II. Handelskai 130

fabrizieren und halten großes Lager von:

Pumpen aller Art:

Baupumpen
Stationsbrunnenpumpen
Expreßpumpen f. große Förderhöhen
Pumpen für Villen und Wohnhäuser und Fabriksanlagen
Pumpen für Haus- u. Wasserleitungen.

Waagen für jeden Zweck:

Stationsbrückenwaagen
Kohlenwaagen
Magazinswaagen.

647

Kataloge u. Kostenvoranschläge auf Verlangen portofrei und kostenlos.

Deckert & Homolka

Elektrotechnisches Etablissement

Fabriks- u. Engros-Lager IV. Favoritenstr. 42. **WIEN** Niederlage u. Installation I. Kärntnerstr. 42.

Budapest. Prag. Brünn. Paris.

Fabrikation • Installation



von **Telegraphen- und Mikrotelephon-Apparaten** für alle Zwecke, insbesondere für den **Eisenbahn-Signal-, Sicherheits- und Meldedienst, Blitzableitern, Dynamos, Elektromotoren und Ventilatoren, Wasserstands-Anzeigern, Beleuchtungskörpern,** staub- und wasserdicht.

646

Trifailer Kohlenwerks-Gesellschaft, Wien, III. Rennweg 5.

649

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Winter 1907/8. **Schnellzugs-Verbindungen.** Winter 1907/8.

Gültig vom 1. Dezember 1907.

WIEN–ITALIEN

über Cervignano

	Station	
[illegible]	Wien Südbf.	[illegible]
[illegible]	Semmering	[illegible]
[illegible]	Bruck a. d. M.	[illegible]
[illegible]	Graz	[illegible]
[illegible]	Marburg Südbf.	[illegible]
[illegible]	Cilli	[illegible]
[illegible]	Laibach	[illegible]
[illegible]	Abbazia-M.	[illegible]
[illegible]	Fiume	[illegible]
[illegible]	Venedig	[illegible]
[illegible]	Mailand	[illegible]
[illegible]	Florenz	[illegible]
[illegible]	Rom	[illegible]
[illegible]	Neapel	[illegible]

über Cormons

		Station		
[illegible]	[illegible]	Wien Südbf.	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	Semmering	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	Bruck a. d. M.	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	Graz	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	Marburg Südbf.	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	Cilli	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	Laibach	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	Abbazia-M.	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	Fiume	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	Nabresina	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	Triest	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	Venedig	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	Mailand	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	Florenz	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	Rom	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	Neapel	[illegible]	[illegible]

über Ala

	Station	
[illegible]	Wien Südbf.	[illegible]
[illegible]	Semmering	[illegible]
[illegible]	Bruck a. d. M.	[illegible]
[illegible]	Graz	[illegible]
[illegible]	Marburg Südbf.	[illegible]
[illegible]	Klagenfurt Sdbf.	[illegible]
[illegible]	Villach S. B.	[illegible]
[illegible]	Lienz	[illegible]
[illegible]	Franzensfeste	[illegible]
[illegible]	Bozen	[illegible]
[illegible]	Trient	[illegible]
[illegible]	Rovereto	[illegible]
[illegible]	Mori	[illegible]
[illegible]	Arco	[illegible]
[illegible]	Ala	[illegible]
[illegible]	Verona	[illegible]
[illegible]	Mailand	[illegible]
[illegible]	Florenz	[illegible]
[illegible]	Turin	[illegible]
[illegible]	Genua	[illegible]

über Pontafel

		Station		
[illegible]	[illegible]	Wien Südbf.	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	Semmering	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	Bruck a. d. M.	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	Leoben	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	Klagenfurt Sdbf.	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	Villach S. B.	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	Venedig	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	Verona	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	Mailand	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	Florenz	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	Rom	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	Neapel	[illegible]	[illegible]

DEUTSCHLAND–ITALIEN

über Ala

Station
Berlin
Leipzig
Dresden
München
Kufstein
Bozen
Trient
Verona
Venedig
Mailand
Florenz
Rom
Neapel
Palermo

BUDAPEST–ITALIEN

über Cormons

Station
Budapest
Pragerhof
Cilli S. B.
Cormons
Venedig
Mailand
Florenz
Rom
Neapel
Palermo

über Ala

Station
Budapest
Klagenfurt Sdbf.
Villach S. B.
Lienz
Toblach
Franzensfeste
Bozen
Trient
Rovereto
Mori
Arco
Riva
Ala
Verona
Mailand

[illegible]

Fahrpläne sämtlicher Linien in Taschenformat ... [illegible]

[illegible] Auskunft erteilt das Fahrkartenbureau der Südbahn, Wien, I., Operngasse 8 und [illegible]

Gültig ab 1. Oktober 1907.

K. k. Österreichische Staatsbahnen.

Kurzeste Zugverbindungen:

Wien–Arlberg–Paris–Genf.

Station
Wien Westbf.
Salzburg
Bodenbach
Innsbruck
Buchs
Basel
Zürich
Bern
Genf
Mailand
Lyon
Marseille
Paris

[illegible] Fahrdauer Wien–Paris [illegible] Stunden.

Wien–Pontafel–Venedig–Rom und Mailand–Genua.

Station
Wien Westb.
Wien Südb.
Tarvis
Pontafel
Venedig
Mailand
Turin
Genua
Rom

[illegible] Wien–Venedig–Rom [illegible] Fahrdauer Wien–Venedig [illegible] Wien–Rom [illegible]

Wien–Lemberg–Odessa–Kiew und Czernowitz–Bukarest–Constanza–Constantinopel.

Station
Wien K. F. N. B.
Krakau
Lemberg
Czernowitz
Bukarest
Constanza
Constantinopel
Podwołoczyska
Odessa
Kiew

[illegible]

Wien–Köln–Brüssel–London.

Station
Wien
Passau
Mainz
Frankfurt a. M.
Köln
Brüssel
Ostende
London
London
Vlissingen
London
Hoek v. Holland
London

[illegible] Fahrdauer Wien–London [illegible] Stunden.

Wien – Prag

Station
Wien K. F. J. B.
Prag K. F. J. B.

Fahrdauer Wien–Prag [illegible] Stunden.

Wien–Eger–Cassel–(Köln)–Aachen.

		Station		
[illegible]	[illegible]	Wien K. F. J. B.	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	Eger	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	Cassel	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	Köln	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	Aachen	[illegible]	[illegible]

Direkte Wagen I., II. und III. Klasse zwischen Wien–Karlsbad [illegible] und Wien–Eger.

Stadtbureau der k. k. österr. Staatsbahnen in Wien, I., Wallfischgasse 15.

[illegible] Fahrkarten-Ausgabe [illegible] Verkauf von Fahrplänen in Taschenformat, [illegible] in allen Tabak-Trafiken und [illegible] erhältlich.

[illegible]

Gegründet 1880. Gegründet 1880.

Wichtig für Klavierkäufer und Mieter!

R. Waldhäusl's Klaviere und Pianinos sind stets die allerneuesten Eisenpanzerkonstruktions-Systeme mit Harfenverstellapparat. Einzige Spezialität, auf Teilzahlung in Monatsraten nach Wunsch für Beamte, Lehrer und sonst sicher angestellte Personen, unter 15jähriger bindender Garantie. Neue Instrumente zu fl. 220.–, 250.– und so stufenweise aufwärts. Überspielte von fl. 140.– an. Leihgebühr für neue Instrumente von fl. 4.– aufwärts. Gebrauchte Klaviere und Pianinos sowie Harmonium werden jederzeit umgetauscht oder angekauft. Rückkauf bewilligt.

Robert Waldhäusl's größtes Klavier-Etablissement und Leihanstalt, Wien, I., Schottengasse Nr. 2 (im Schottenstiftsgebäude). Magazine und Lagerräume im eigenen Hause. — Telephon 16 502.

Digitized by Google

Österreichische
Eisenbahn-Zeitung.
ORGAN
des
Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

№ 8. Wien, den 24. Februar 1908. XXXI. Jahrgang.

Clubversammlung: Dienstag, den 25. Februar 1908, ½7 Uhr abends. Vortrag des Herrn Karl Doménigg, Schriftsteller, Sekretär des Landesverbandes für Fremdenverkehr in Niederösterreich, über: *„Bergbahnen im Paradiese Tirols"*.

Zu diesem Vortrage haben auch Damen Zutritt, die gebeten werden, die Hüte abzulegen.

Nach Schluß des Vortrages gemeinschaftliches Abendessen im Clublokale, wozu Anmeldungen vor Beginn des Vortrages erbeten werden.

Lokomotivheizung mit Petroleum.

Die andauernde und enorme Kohlenteuerung hat es mit sich gebracht, daß man auch in Österreich der Heizölfrage wiederum erhöhte Aufmerksamkeit schenkt. Die Verwendung des Heizöles hat in den letzten Jahren ganz gewaltige Fortschritte gemacht. Man ist sich in der Welt der Eisenbahnen, der Schiffahrt und der Industrie mit der Zeit darüber klar geworden, daß die Kohle, trotz ihrer enormen Dienste, die sie leistet, doch an einigen schweren Übelständen leidet, die sich teils in der öffentlichen Gesundheitspflege, teils in der Schwierigkeit ihrer Verwendung fühlbar machen. Außerdem spielt auch noch die Überlegenheit des Petroleums, sowie der billigere Preis desselben eine große Rolle, wozu noch die Leichtigkeit tritt, mit der sich dieser Stoff bei der Feuerung handhaben läßt.

Die Kohle weicht allerdings dem Petroleum nur Schritt für Schritt. So manche Bedenken und Irrtümer haben die Raschheit der Anwendung des Petroleums zu Heizzwecken aufgehalten; jedoch sind es vor allem die schweren Arbeiterausstände in den verschiedensten Kohlenbergwerken der Welt gewesen, welche ein Unternehmen nach dem andern dazu gedrängt haben, es einmal mit dem flüssigen Heizstoff an Stelle der Kohle zu versuchen.

Naturgemäß waren es jene Länder, die, selbst mit reichen Petroleumschätzen gesegnet, mit den Versuchen vorangingen; aber auch weniger begünstigte Länder sind diesem Beispiele gefolgt und heute steht es wohl fest, daß der Fortschritt auf diesem Gebiete vielleicht vorübergehend verzögert, aber nicht mehr dauernd gehemmt werden kann. In Europa sind es vor allem die Länder England, Frankreich, Rumänien und Rußland gewesen, die unbeirrt durch Mißerfolge, ja Spott, die Verwendung des Heizöles teils für Eisenbahnen, teils für Schiffe, sowie für die Privatindustrie auf einen hohen Grad von Brauchbarkeit gebracht haben.

Vor allem kommen die Eisenbahnen als Pioniere des Fortschrittes in Betracht und unter ihnen die rumänischen, weil diese ein anschauliches Bild in der Entwicklung der Ölheizung auf den Bahnen geben.

Die ersten regelmäßigen Versuche zur Befeuerung der Lokomotiven auf den rumänischen Bahnen mit Rückständen der Petroleumdestillation wurden 1886 gemacht. Man benützte dabei als Ölzerstäuber den Injektor, System Urquart, der sich bereits auf der russischen Bahn Gniay—Zaritzin bewährt hatte. Diesem System Urquart gemäß wurde in die Maschine ein nur für Rückstandheizung geeigneter Feuerherd aus feuerfesten Backsteinen eingebaut und der Tender erhielt einen Tank zur Aufnahme von Ölrückständen. Bei diesen Versuchen wurde ermittelt, daß 1 *kg* Rückstand im Durchschnitt 11 *kg* 769 *g* Wasser verdampft.

Da die Versuche gute Erfolge zeigten, so richtete man noch zehn weitere Lokomotiven mit den erprobten Apparaten aus. Immerhin erlitt die weitere Entwicklung der Ölheizung dadurch eine Hemmung, daß der Preis für 1 *t* Heizöl, der 1887 Frcs. 38·— betrug, im Jahre 1890 auf Frcs. 48·— stieg. Die rumänische Petroleumgesellschaft, die mit der rumänischen Eisenbahndirektion einen mehrjährigen Lieferungsvertrag für Heizöl abgeschlossen hatte, zahlte lieber Frcs. 24.000·— Reugeld, als daß sie für den früher vereinbarten Preis weitergeliefert hätte. Aus diesem Grunde wurden auch sieben von den elf Petroleumlokomotiven durch Einfügung von Rosten wieder zur ausschließlichen Kohlenfeuerung eingerichtet, während man den Rost von vier für die Ölfeuerung beibehielt.

Dieser Stand der Dinge blieb bis 1892 bestehen, bis mit der Ausdehnung der Petroleumproduktion auch

Digitized by Google

der Preis für die Rückstände sank, erst auf Frcs. 40·—, später auf Frcs. 36·— pro *t*. Trotz dieser Preisermäßigung, welche zweifellos eine Ersparnis durch Ölfeuerung versprach, nahmen die rumänischen Eisenbahnen doch zunächst davon Abstand, weitere Lokomotiven mit den Apparaten Urquart für Ölfeuerung zu versehen; sie scheuten die großen Kosten dieser Umformung, um so mehr als sie noch den Übelstand mit sich brachte, daß man mit diesem System auf die Ölfeuerung allein angewiesen war und der Übergang zur Heizung mit festem Material unmöglich blieb, für den Fall, daß es mit dem flüssigen Heizstoffe aus irgend einem Grunde gehapert hätte.

Zu gleicher Zeit fanden nun aber in England auf den Linien des „Great Eastern Railway" Versuche mit einem Dampfpulverisator, System Holden, statt, welcher Apparat gestattete, in derselben Maschine nach Belieben Teer oder auf dem Rost feste Kohlen zu verfeuern. Nach diesem Vorgange wurden nun auch in Rumänien Lokomotiven eingerichtet, welche entweder Petroleumrückstand oder Lignit, also zwei verschiedene rumänische Landesprodukte, verwerten konnten. Da die bezüglichen Versuche gut ausschlugen, ging man nun rasch mit der Einrichtung von Lokomotiven nach dem System Holden vor, und zwar richtete man ein:

1897	12	Lokomotiven
1898	59	„
1899	99	„
1900/1	116	„
1901/2	50	„
1902/3	32	„
1904/5	2	„
in Summa	370	Lokomotiven.

Mit dem großen Aufschwunge, den die Petroleumproduktion vor allem in den letzten Jahren im Lande nahm, sank der Rückstandpreis auch immer mehr und gelangte schließlich zu dem niedrigen Stande von Frcs. 26·— pro *t* (1906). Hiemit kam man aber zu dem Ergebnis, daß die kalorische Kraft des Rückstandes gerade so billig zu stehen kam, wie die des Holzes, welches letztere Material sonst der billigste Brennstoff in Rumänien war; im Winter 1906/7 stieg nämlich der Holzpreis in Bukarest von durchschnittlich Frcs. 120·— pro Waggon loco Bahnhof auf Frcs. 315·—. Dieser Umstand verhilft dem Heizöl zu immer größerer Verbreitung, das, wie unser Bukarester Konsulat berichtet, bereits jetzt das für Rumänien wichtigste Heizmaterial bildet und in den Eisenbahnen, Dampfern und in den Fabriken das früher allgemein verwendete Holz fast völlig ersetzt. Es hat sich daher auch die Produktion der Petroleumresiduen daselbst vom Jahre 1905 auf 1906 um 43% vermehrt.

Die billige Heizkraft des Petroleumrückstandes legte den rumänischen Eisenbahnen wieder den Gedanken nahe, zu einem System für alleinige Ölfeuerung überzugehen. Nun hatten aber die beiden Systeme Urquart und Holden den Übelstand, daß man mit ihnen die Heizkraft des Öles nur in gewissen Grenzen ausnützen konnte. Diesen Übelstand suchten die rumänischen Bahnen durch neue Einrichtungen zu beseitigen und es sind noch dementsprechend zwei Sorten Lokomotiven im Versuche, und zwar 32 Stück nach der Erfindung des General-Inspektors Ingenieur Th. Dragu und zwei nach der Konstruktion des Chefingenieurs G. Cosmovici.

Von dem Gesamtpark von 557 Maschinen sind (im Jahre 1906) nun folgendermaßen eingerichtet:

Mit Feuerungsapparat für Petroleumrückstand allein	40	Lokomotiven
Mit Feuerungsapparat für Petroleumrückstand und Lignit	370	„
in Summa	410	Lokomotiven.

Außerdem sind noch 66 Maschinen im Bau und 29 ausgeschrieben und alle sollen für Rückstandfeuerung allein eingerichtet werden.

Von Interesse dürften die folgenden Zahlen sein, welche die rumänische Eisenbahnverwaltung betreffs des Heizwertes der verschiedenen Brennstoffe ermittelt hat. Es liefern Kalorien: Cardiffkohle 1, westfälische Kohle 0·925, schlesische Kohle 0·530, rumänisches Lignit, Margineanca 0·355, Moldauer Lignit 0·430 und Petroleum 1·333. Der Verbrauch an Heizöl hat 1903 für alle rumänischen Lokomotiven 65.820 *t* betragen; man ist unausgesetzt bemüht, durch Verbesserung der Feuerungsmethoden die nötige Menge an flüssigem Brennstoff herabzusetzen.

Mit diesen Zeilen ist in großen Umrissen die Entwicklungsgeschichte der Ölheizung auf den rumänischen Bahnen geschildert; im folgenden sollen einige Daten über die ermittelten Unterschiede zwischen Kohlen- und Ölheizung pro Maschinenmeile usw. mitgeteilt werden. In dieser Beziehung wurden die umfangreichsten und viele Monate währenden Vergleichsversuche auf mexikanischen Bahnen unternommen, und zwar mit mehreren hundert Lokomotiven aller Art.

Es sei zuerst die Tehuantepek Nationalbahn (in Mexiko) erwähnt. Diese hat bereits alle Vorkehrungen getroffen, zur Ölheizung ihrer Lokomotiven überzugehen, hat aber noch davon Abstand genommen, dies in größerem Maßstab zu tun, weil die auf der Einführung von Heizöl lastenden Zölle prohibitiv wirken. In der Voraussicht indessen, daß man im Lande selbst bald ergiebige Quellen für die Beschaffung des Heizöls zur Verfügung haben werden, hat man inzwischen schon den Übergang zur Ölfeuerung für das Tehuantepek-System beschlossen und begonnen, vorerst mit aus Beaumont, Texas, bezogenem Öl zu heizen. Die in sechs Monaten bis zum 1. Dezember 1904 ermittelten Kosten pro Zugmeile betrugen im Personenverkehr: Öl 51·8 Cents, Kohle 61·7 Cents, Holz 121·1 Cents; für den Güterverkehr: Öl 112·4 Cents, Kohle 151·7 Cents, Holz 121·1 Cents. Weitere Vergleichs-

Digitized by Google

versuche wurden auf der Tehuan tepek-Bahn in den Monaten August und September 1906 angestellt. Es kamen Beaumontöl nnd gesiebte englische Eeast Hettonkohlen in Vergleich. Das Pfund solchen Öles verdampfte 11·83 Pfund Wasser, ein Pfund solcher Kohle 6·21 Pfund Wasser. Mit Öl erreichte man 167, mit Kohle 160 Druck. Auf Maschinenmeilen berechnet, gleich 1 *q* Öl = 2·112 *q* Kohle, und in bezug auf Wasserverdampfung 1 *q* Öl = 1·90 *q* Kohle. Was die Kosten betrifft, so erspart man mit Öl pro Tonne 3·02 mexikanische Dollars.

Der Maschineningenieur Dempster jener Linie hat acht Monate lang, von Jänner bis August 1906, die Leistungen von 28 in Betrieb befindlichen Lokomotiven verzeichnet. Dabei ergaben sich 1 *q* Öl und 2·033 *q* Kohle als gleichwertig, das heißt die Ziffern des praktischen Dienstes stimmten mit denen der Probe fast genau, bis auf etwa 2% Differenz, überein. Auch von anderen Bahnen sind Ergebungsresultate bekannt. So hat die International and Great Northern mit 113 Lokomotiven vier Monate lang abwechselnd Öl nnd Kohle im Personen- wie im Frachtendienst verheizt und dabei 1 *q* Öl gleichwertig mit 1·045 *q* Kohle gefunden. Auf der Mexican Central ergaben sich bei 15 Lokomotiven im Mai 1906 im Personen- wie im Frachtdienst 1 *q* Öl = 1·84 *q* Kohle. Die Versuche von 745 Lokomotiven aller Art auf der Southern Pacific Railroad ergaben, daß 1 *q* Öl = 1·900 *q* Kohle ist.

Die hier verzeichneten Daten über die von den rumänischen und verschiedenen mexikanischen Bahnen angestellten Vergleichsversuche dürften für unsere heutigen Betrachtungen, die ja nur bezwecken, darauf hinzuweisen, daß manche Eisenbahnverwaltungen über die ersten Versuche der Lokomotivfeuerung mittels Heizöles schon hinaus sind, wohl ein hinreichend anschauliches Bild geben. Wir behalten uns vor, gelegentlich ähnliche Daten über andere Bahnen zu bringen.

Und wie steht es diesbezüglich mit Österreich-Ungarn? Auch bei uns hat man sich infolge der großen, langandauernden Kohlenteuerung und -knappheit entschlossen, dieser höchst wichtigen Frage wiederum näher zu treten. Da muß vor allem anerkennend der österreichischen Staatseisenbahn-Verwaltung gedacht werden, die sich schon vor Jahren mit Versuchen betreffs der Heizung der Lokomotiven mittels Heizöles beschäftigt hat*).

Über Heizöl für Lokomotivfeuerung hat sich übrigens u. a. auch der Abg. Bergrat Zaranski in einer vorigen Sommer stattgefundenen Sitzung der reichsrätlichen freien industriellen Vereinigung geäußert, als man die Kohlennot im Reiche besprach. Einerseits machte er einige Mitteilungen über den Kohlenreichtum Galiziens, andererseits über die Möglichkeit der Verwendung des galizischen Rohöls zu Heizzwecken, insbesondere zur Heizung von Lokomotiven.

Es ist richtig, daß durch die während der letzten Jahre im Krakauer Steinkohlenrevier durchgeführten Tiefbohrungen ein großer Reichtum der Steinkohlenformation festgestellt worden ist, der mit Rücksicht auf die vorzügliche Qualität der erbohrten Kohle zur Lösung der Frage der Kohlennot in absehbarer Zeit wesentlich beitragen wird; es stimmt auch, daß die vor einigen Jahren mit der Heizung der Lokomotiven mittels des Heizöles auf einer Staatseisenbahnlinie durchgeführten Versuche ein günstiges Resultat ergeben haben, daß sich jedoch die Eisenbahnverwaltnng für den Abschluß der Lieferungsverträge mit den galizischen Rohölproduzenten aus dem Grunde nicht entscheiden konnte, weil diese die Lieferung des Heizmateriales in bestimmten Mengen nicht für eine Reihe von Jahren garantieren konnten — es hätte schließlich der österreichischen Staatseisenbahn-Verwaltung ebenso ergehen können, wie wir es in unseren Ausführungen bei den rumänischen Bahnen gesehen haben. Gegenwärtig dürften aber die Erdölproduzenten Galiziens ganz wohl in der Lage sein, die Lieferung bestimmter Mengen auf Jahre hinaus zu garantieren. Allein es ist eine solche Menge wichtiger Fragen zu studieren, eine solche Menge von Meinungsverschiedenheiten zu überbrücken, daß es wohl leicht erklärlich ist, wenn das Verhandlungstempo zwischen der Staatseisenbahn-Verwaltung und den galizischen Rohölproduzenten kein allzu rasches ist und — nicht sein kann.

In seinem Ende vorigen Jahres gehaltenen Exposé hat der Finanzminister sich ausführlich mit der kritischen Lage der Rohölindustrie beschäftigt und insbesondere auf die Möglichkeit hingewiesen, Rohöl zur Lokomotivheizung in Verwendung zu ziehen. Er erklärte, daß es nur Sache der Produzenten sei, die Bedingungen die diese Verwendung ermöglichen sollen, zu erfüllen. In Kreisen der Petroleuminteressenten glaubt man jedoch nicht, daß es bei uns so bald zu der Verwendung des Rohöls zur Lokomotivheizung kommen wird, weil die von der Staatseisenbahnverwaltung bekanntgegebenen Bedingungen für unannehmbar (!) gehalten werden.

Die Staatseisenbahnverwaltung erklärte seiner Zeit, nur für einen Zeitraum von mindestens zehn Jahren abschließen zu wollen, behielt sich jedoch hierbei Kündigungsrechte vor. Der Preis des Heizöles soll derart festgesetzt werden, daß er von dem jeweiligen Verdampfungsresultat und dem Kohlenpreis abhängig wäre. Ferner wurden genaue Bestimmungen für den Flamm- und Stockpunkt des Heizöles festgestellt. Die Petroleumproduzenten erklärten demgegenüber, daß sie eine Garantie für ein bestimmtes Quantum auf zehn Jahre nicht auf sich nehmen können und schlugen deshalb einen Lieferungsvertrag für fünf Jahre vor. Im Falle sie früher infolge von Rohölmangel von dem Ver-

*) Auch die Schneebergbahn beheizt ihre fünf Berglokomotiven mit Blauöl seit sechs Jahren.

Digitized by Google

trag zurücktreten müßten, wollen sie den durch den entsprechend ermäßigten Lieferungspreis nicht amortisierten Teil der von der Staatsbahnverwaltung zu machenden Investitionen rückersetzen. Bezüglich des Flamm- und Stockpunktes behaupten die Produzenten, daß die Forderungen der Staatseisenbahnverwaltung für die Sicherheit des Betriebes in solchem Ausmaße nicht nötig seien und die Herstellungskosten wesentlich verteuern. Man könne auch nicht darauf eingehen, daß der Verkaufspreis nicht fest bestimmt wird, sondern von den jeweiligen Kohlenpreisen abhängig gemacht werde und endlich sei es nicht möglich, den Preis nach den Verdampfungsresultaten allein festzusetzen. Auf dieser Basis sei eine Rentabilität für die Industrie nicht zu erzielen und die Staatseisenbahnverwaltung lasse dabei unberücksichtigt, daß die Rohölheizung ihr doch bei gleichen Brennkosten wesentliche Ersparnisse schon dadurch ermögliche, daß der mit Heizöl gefeuerte Kessel jederzeit sofort abgestellt werden kann, während bei Kohlenfeuerung ziemlich große Kohlenmengen nach Außerbetriebsetzung der Lokomotive ohne Nutzeffekt verbrennen. Auch sei es möglich, so wie auf den kaukasischen Bahnen, bei Lokomotivfeuerung mit Heizöl den Heizer zu sparen.

Wie man sieht, gilt es eine Menge von bedeutenden Meinungsverschiedenheiten zu überwinden.

Hoffentlich kommt eine Einigung zustande, denn es läßt sich nicht leugnen, daß die Ölfeuerung bemerkenswerte Vorteile bietet, welche bei ihrer ausgiebigen Anwendung sowohl den galizischen Produzenten, der Staatseisenbahnverwaltung, sowie der Allgemeinheit zugute kommen, denn dann würde die bedrohliche Kohlenteuerung und Kohlenknappheit wesentlich erleichtert werden.

Monats-Chronik — Jänner 1908.

I. Eisenbahnen.

Neue Konzessionen. Mit Urkunde vom 5. Dezember 1907 wurde der Stadtgemeinde Dobruška die Konzession zum Baue und Betriebe einer normalspurigen Lokalbahn von der Station Opočno der St. E.-G. nach Dobruška, mit Urkunde vom 3. Jänner 1908 wurde dem Vizepräsidenten des mährischen Landeskulturrates Dr. Cyrill Seifert in Napagedl und dem fürsterzbischöflichen Güterdirektor Monsignore Julian Roska in Kremsier die Konzession zum Baue und Betriebe einer normalspurigen Lokalbahn von der Station Friedland nach Biala und der Aktiengesellschaft Lokalbahn Stammersdorf—Auersthal mit Urkunde vom 6. Jänner 1908 die Konzession zum Baue und Betriebe der normalspurigen Lokalbahnen von der Station Auersthal zur Station Schweinbarth der Lokalbahn Gänserndorf—Gaunersdorf und von der Station Pyrawarth der letztgenannten Lokalbahn über Zistersdorf nach der Station Dobermannsdorf der Lokalbahn Ernstbrunn—Hohenau erteilt.

Wichtige Projekte. Die Fortsetzung der Vinschgaubahn von Mals nach Landeck bildete kürzlich in der Handelskammer Bozen den Gegenstand einer Diskussion, wobei die an der Trassenrevision beteiligt gewesenen Vertreter dieser Korporation unter Zustimmung des Plenums den Standpunkt vertraten, daß die ausschließlich auf Staatskosten zu bauende Linie Mals—Landeck zur rascheren Fertigstellung von beiden Ausgangspunkten gleichzeitig begonnen werde. Von den von dieser neuen Linie aus an die Schweiz geplanten Anschlüssen sei jener über Ofenberg der für Südtirol wichtigere, während der Anschluß über Pfunds erst in zweiter Linie zu berücksichtigen wäre. Da die Schweizer vorläufig ihr Augenmerk auf den Anschluß in der Richtung nach Pfunds richten und von der österreichischen Regierung den Bau dieser Linie verlangen, müsse der südtirolische Standpunkt dahin gehen, daß im Falle der Konzessionierung des nördlichen Anschlusses seitens Österreichs der Ausbau der Linie über Ofenberg seitens der Schweiz in bindender Form verbürgt werde.

Die Laibacher Handelskammer hat kürzlich über Eisenbahnfragen Krains verhandelt. Abgesehen von der inzwischen geregelten Frage der Weißkrainer Bahn (Verbindung mit Karlstadt—Dalmatien [vgl. Nr. 37 ex 1907 dieser Zeitung] wurde hervorgehoben, daß mit der Weißkrainer Bahn eine andere Verkehrsfrage in Verbindung stehe; wenn die erstere fertiggestellt sein wird, dann ist die Strecke Laibach—Stein—Peilenstein—Wöllan—Unterdrauburg—Zeltweg die kürzeste Verbindung von Krain nach Böhmen. Noch nicht ausgebaut ist nur die Strecke Stein—Peilenstein, doch die Trassenrevision für dieses Verbindungsstück wurde bereits ausgeschrieben. Ebenso wichtig für Krain sei der Ausbau der Linie Laibach—Idria—St. Luzia. Die Kammer habe daher die Pflicht, das Eisenbahnministerium zu ersuchen, daß es diese beiden Strecken in das nächste Bauprogramm aufnehme.

Interessentenkreise planen die Fortsetzung der Lokalbahn Potscherad—Wurzmes nach Oberhau der sächsischen Staatsbahnen, wo sie an die sächsische Strecke Pockau—Lengenfeld—Neuhausen Anschluß hätte. Durch den Ausbau der genannten Lokalbahn würde die bestehende Linie Brüx—Moldau der Staatsbahnen durch die Linie Komotau—Reitzenhain der Buschtiehrader Bahn konkurrenziert werden. Hiebei würde es sich zumeist um die Ausfuhr von böhmischer Braunkohle nach Sachsen und darüber hinaus handeln.

Im Salzkammergut sind zum Teil im Zusammenhang mit der Elektrizitätszentrale Gosauwerk eine Reihe von elektrischen Lokalbahnen geplant; so eine elektrische Bahn von Steeg am Hallstädter See nach Gosau, Abtenau und Golling; ferner soll die Bahn Lambach—Haag auf den elektrischen Betrieb umgewandelt, die projektierte Bahn Neumarkt—Weizenkirchen—Peuerbach mit elektrischer Ausrüstung versehen werden. Vom Bahnhof Aussee sollen Kleinbahnen nach Grundlsee und Altaussee und von da nach Ischl, ferner von Strobl nach St. Wolfgang, endlich eine Verbindung von Gmunden nach dem Attersee hergestellt werden.

Nach den Erklärungen, welche der Minister des Auswärtigen kürzlich den Delegationen gegeben hat, plant die Regierung den Bau von für die Gesamtmonarchie äußerst wichtigen Linien nach dem Orient. Die Legung einer Eisenbahn durch das alte Sandschak Novibazar soll die bosnischen Bahnen in Verbindung mit Mitrovitza, dem Endpunkte des in Salonichi beginnenden Flügels der orientalischen Bahnen bringen. Gleichzeitig soll von der Bocche di Cattaro aus eine Linie nach Süddalmatien und dem montenegrinischen Litorale gebaut werden, deren natürlichen Endpunkt Skutari, der Haupthandelsplatz Oberalbaniens bildet. Den dritten und am leichtesten ausführbaren Teil des Projektes bildet der Ausbau der bosnischen Bahnen an die serbische Grenze. Die Flügelbahn bis Vardiste ist ausgebaut, und auch serbischerseits schreitet der Bau der Anschlußlinie vorwärts. Die eingehende Würdigung dieses großen Projektes, dessen Verwirklichung auch Griechenland den Anschluß an das europäische Eisenbahnnetz bringen würde, muß jedoch einem spätern Zeitpunkte vorbehalten

Digitized by Google

bleiben, weil seiner Ausführung bedeutende Schwierigkeiten im Wege stehen. Der türkische Ministerrat soll sich für die Gestattung der Vorstudien zum Bau der Sandschakbahn ausgesprochen haben, doch glaubt man trotzdem in diplomatischen Kreisen, daß infolge der Langsamkeit, mit der bei solchen Anlässen in Konstantinopel gearbeitet wird, noch Wochen und vielleicht noch Monate vergehen werden, ehe der Irade des Sultans, mit dem die Vorstudien gestattet werden, erfließen wird. Wie verlautet, sollen bei der Ausführung der Trassierungsarbeiten österreichische, ungarische und türkische Ingenieure gleichmäßig berücksichtigt werden.

Neu- und Erweiterungsbauten. Die anhaltenden Verkehrsstauungen im Bereiche der Nordbahndirektion, über die hier wiederholt berichtet wurde, bildeten im Laufe des vorigen Monats den Gegenstand eingehender Beratungen im Eisenbahnministerium; es wurde eine Erweiterung des Investitionsprogrammes der Nordbahn und die sofortige Einrichtung eines Hilfsroutenverkehrs über die Städtebahn, über Jägerndorf und über Preußisch-Ratibor—Troppau—Schönbrunn beschlossen. Dieser dreifache Hilfsroutenverkehr erfordert vorläufig nur die Beistellung der nötigen Lokomotiven und des Zugsbegleitungs- und Lokomotivpersonals, die Einführung des Nachtverkehrs und die Beistellung des hiezu notwendigen Stations- und Streckenpersonals auf der Städtebahn, um dadurch eine Entlastung des Verkehrs auf der Nordbahn nördlich von Preran, wo er am dichtesten und schwierigsten ist, um etwa 10% zu erreichen. Im Laufe des Winters sollen noch die notwendigen Verbindungsgeleise in Hullein und Ausweichgeleise in vier Stationen der Städtebahn hergestellt werden.

Sodann wurde das Investitionsprogramm der Nordbahn einer Revision unterzogen. In den Staatsvoranschlag pro 1908 sind 20·5 Millionen Kronen eingestellt, davon 11·6 Millionen für Lokomotiven und Waggons, 6 Millionen für Erwerbung von Stationen, Zugförderungs- und Werkstättenanlagen, der Rest verteilt sich auf verschiedene Ergänzungsanlagen. Inzwischen ist bereits eine Erweiterung des Programms auf 30 Millionen Kronen beschlossen worden.

Nach diesem Programm sollen insbesondere folgende Bauten hergestellt werden: das zweite Geleise von Annaberg nach Oderberg und die Fortsetzung von Oderberg nach Hruschau, Umgestaltung der Kreuzungsbahnhöfe Luschitz, Dzieditz (woselbst auch eine große Heizhausanlage errichtet wird), Poleschowitz, Drahotusch, Seitendorf und Czechowitz. Der Vorbahnhof Krakau wird mit einer großen Rangieranlage für etwa 9 Millionen Kronen ausgestattet. In Wien und Floridsdorf werden Auszugsgeleise hergestellt und der im vergangenen Jahre begonnene große Bahnhof in Straßhof mit einem Rangierbahnhof für Züge nach dem Süden und einem für leere Wagen nach Norden mit mehr als 2 Millionen Kronen Gesamtkosten ausgebaut werden. In Gödlng und Hullein werden Auszugsgeleise gebaut. In Preran wird ein Rangierbahnhof mit Abrollgeleisen mit 1 Million Kronen Kosten hergestellt. In Ostrau sollen weitere acht Auszugsgeleise hergestellt werden. In Lundenburg werden die Heizhaus- und Magazinsanlagen umgebaut und vergrößert und neue Auszugsgeleise und ein Kohlenabrollbahnhof hergestellt. In Bielitz werden ein großer Rangierbahnhof und Magazinsanlagen errichtet. Für all diese Anlagen sind teils die generellen, teils die Detailprojekte bereits genehmigt, zum Teil auch die Grundeinlösungen bereits durchgeführt und die Ausschüttungen begonnen. Im ganzen werden mehrere hundert Kilometer Verschub- und Ausweichgeleise hergestellt. Diese sollen durchweg noch heuer beendet werden, während die Stationsbauten natürlich zum Teil mehrere Jahre in Anspruch nehmen. Dies gilt insbesondere auch von dem Umbau des Oderberger Bahnhofes, der mindestens 6 Millionen Kronen Kosten und drei Jahre Bauzeit erfordern wird. Die Nordbahn wird einen selbständigen Rangierbahnhof errichten. Auch der Gemeinschaftsbahnhof der Nordbahn, Kaschau-Oderberger Bahn und Preußischen Staatsbahn wird erweitert und umgebaut. Außerdem wird die Kaschau-Oderberger Bahn ihren Bahnhof und ihre Heizhausanlagen erweitern und acht neue Geleise legen. Wegen Erneuerung des Betriebsvertrages für den Oderberger Bahnhof sollen die Verhandlungen mit den Preußischen Staatsbahnen und der Kaschau-Oderberger Bahn im Februar beginnen.

Dieses Programm ist nun durch die in den letzten Tagen geführten Verhandlungen im Ministerium neuerlich erheblich erweitert worden, doch stehen die Details noch nicht fest. Zu bemerken ist noch, daß alle größeren dieser Herstellungen an Unternehmer vergeben werden sollen, im Gegensatze zu der bisher bei der Nordbahn üblichen, billigeren Gepflogenheit, die Neu- und Erweiterungsbauten in eigener Regie zu führen. Man will hiedurch die Bauzeiten wesentlich verkürzen.

Auf Anregung des Eisenbahnministeriums werden auch Studien wegen Herstellung eines dritten Geleises, zunächst von Oderberg nach Preran und dann nach Wien in Angriff genommen werden. Dieses dritte Geleise, das ausschließlich dem Kohlenverkehr zu dienen hätte, könnte im Laufe mehrerer Jahre hergestellt werden. Allerdings hängt die Legung des dritten Geleises auch mit der Frage des Donau-Oder-Kanales zusammen. Der Bau des Kanals würde übrigens die Herstellung des dritten Geleises nicht überflüssig machen. Bis der Kanal fertiggestellt werden kann, werden viele Jahre vergehen und es ist ausgeschlossen, daß die Nordbahn noch lange den rasch anwachsenden Verkehr mit ihren zwei Geleisen bewältigen kann. Dies um so weniger, wenn zu dem eigenen Verkehr noch die großen Verfrachtungen für den Bau des Kanals sich hinzugesellen sollten.

Die Elektrisierung einiger Hauptbahnen bildet den Gegenstand fortgesetzter Studien. Die Staatseisenbahnverwaltung hat bekanntlich schon vor geraumer Zeit Studien über die Lage und Kapazität jener Wasserkräfte, die für die Kraftgewinnung bei eventueller Einführung des elektrischen Betriebes auf Staatsbahnlinien in Betracht kommen können, einleiten lassen und auch wegen Sicherung dieser Wasserkräfte für die Staatsverwaltung die erforderlichen Schritte unternommen.

Zunächst ist die Einführung des elektrischen Betriebes auf der Arlbergbahn in Aussicht genommen, zu welchem Zwecke mehrere in- und ausländische Firmen zur Vorlage von Detailprojekten und Kostenvoranschlägen aufgefordert wurden. Das Eisenbahnministerium hat auch die Südbahngesellschaft eingeladen, die Frage der Sicherung der Wasserkräfte für den künftigen Bedarf der gesellschaftlichen Linien ernstlich in Erwägung zu ziehen. In dieser Angelegenheit fand im Eisenbahnministerium eine Besprechung statt, die sich auf die bisherigen Maßnahmen, die die Südbahn zur Vorbereitung der Elektrisierung ihrer Linien unternommen hat, ferner auf einzelne, von Privaten überreichte Wasserkraftprojekte, die die Interessensphäre der Südbahn berühren, erstreckte.

Eine der wichtigsten Voraussetzungen für den elektrischen Betrieb ist eine Einigung mit dem Kriegsministerium. Dieses verlangt, daß die elektrisch betriebenen Linien auch für den Dampfbetrieb voll ausgerüstet bleiben. Dadurch würden die Ersparnisse des elektrischen Betriebes natürlich sehr beeinträchtigt werden.

Die Durchführung des Investitionsprogrammes der Südbahn ist bei einer größeren Reihe umfassender Projekte angelangt, deren Realisierung zum Teile im Jahre 1908 ausgeführt oder doch in Angriff genommen werden soll. Unter

Digitized by Google

diesen befindet sich der Bau von Heizhäusern in Matzleinsdorf—Meidling, deren Inangriffnahme aber, da sie die Umlegung der Wasserleitung bedingen, noch Verhandlungen mit der Gemeinde Wien vorangehen müssen. Bezüglich der Lokalstrecke steht ferner die Umgestaltung der Bahnhöfe in Liesing, Leobersdorf und Mürzzuschlag auf dem Programme. Für die letzterwähnte Umgestaltung sind die erforderlichen Grundeinlösungen bereits durchgeführt. In betreff des Umbaues des Grazer Bahnhofes haben schon im Sommer im Eisenbahnministerium Verhandlungen zwischen der Gesellschaft und der Stadtgemeinde Graz stattgefunden, die aber noch nicht zum Abschlusse gelangt sind. Das Gleiche gilt hinsichtlich des Umbaues und der Vergrößerung des Laibacher Bahnhofes. Für die neuen Bahnhofsanlagen in Villach ist bekanntlich der Baukonsens erteilt und der Bau wird sofort mit Eintritt der günstigen Witterung beginnen. Auch der infolge der Errichtung eines vierten Hochofens notwendige Umbau des Bahnhofes in Donawitz soll im Jahre 1908 in Angriff genommen werden. Bezüglich der Sillregulierung in Innsbruck, die dem Bahnhofumbau vorausgehen muß, ist die Stadtgemeinde Innsbruck mit neuen Forderungen hervorgetreten, über welche die Verhandlungen schweben. Auf der Pustertallinie ist die Ausgestaltung der Bahnhöfe Innichen, Brunnek und Franzensfeste vorgesehen. Die endgiltig festgestellten Projekte für den Umbau des Bahnhofes in Ala hat die Südbahn nunmehr der Generaldirektion der italienischen Staatsbahnen mitgeteilt.

Da die Anlagen der Stationen Schreckenstein und Aussig schon seit geraumer Zeit unzulänglich sind, erachtet es die Nordwestbahn als zweckmäßiger, statt des minder dringlichen zweiten Geleises Schreckenstein—Aussig, zu dessen Legung die Nordwestbahn konzessionsmäßig verpflichtet ist, eine umfassende Erweiterung der Station Schreckenstein und einen neuen Frachtenbahnhof in Aussig zur Ausführung zu bringen. Ein hierauf abzielender Antrag hat die Genehmigung des Eisenbahnministeriums gefunden, und wird demnach von der Herstellung des zweiten Geleises in der Strecke Schreckenstein—Aussig insolange abgesehen werden, als nicht etwa in der Folge geänderte Verkehrsverhältnisse den Bau des zweiten Geleises in der gedachten Strecke trotz der vorerwähnten Herstellungen notwendig machen sollten.

Nach einer dem Gemeinderate Laibach zugekommenen offiziellen Mitteilung wird in dem Laibacher Vororte Schischka eine Werkstätte der Staatsbahnen mit einem Aufwande von drei Millionen Kronen errichtet werden.

Tarifarisches: Unter Hinweis auf die starke Vermehrung der Betriebsausgaben, haben, wie wir wiederholt berichtet haben, mehrere Privatbahnen angesucht, Tariferhöhungen vornehmen zu dürfen und die Genehmigung hiezu ist teils gewährt worden, teils sind noch Verhandlungen im Zuge. Bei der Südbahn sind die Tariferhöhungen, welche Mehreinnahmen von einigen Millionen bringen werden, bereits in Kraft. Auf der Nordwestbahn sind die neuen Tarife ab 1. Februar wirksam geworden. Im Zusammenhang damit werden bei der Staatsbahn gleichfalls Erhöhungen im Lokaltarif eintreten. Die Aussig-Teplitzer Bahn ist auch um die Erlaubnis zu Tariferhöhungen eingekommen. Die Buschtiehrader Bahn ist im Sinne einer früheren Vereinbarung mit der Regierung ermächtigt, ohne besondere Genehmigung parallel mit den Staatsbahnen automatisch Tariferhöhungen einzuführen. Das gilt insbesondere für die Frachtsätze bei der Beförderung von Eisen und Eisenwaren. Auf der Aspangbahn erfolgt eine Erhöhung der Manipulationsgebühr und die Beseitigung der Ermäßigung der Holztarife. Da die Staatsverwaltung den Wunsch hatte, daß eine empfindliche Benachteiligung des Verkehrs vermieden werde, wurde die Erhöhung bei fast allen Bahnen auf die Stückgutklassen beschränkt und bei der Südbahn und Nordwestbahn die Bedingung gestellt, daß dort, wo sich schädliche Wirkungen für den Verkehr fühlbar machen sollten, mit Ausnahmsverfügungen vorgegangen werde. Zugleich mit der Erhöhung der Frachtsätze gehen bei den Privatbahnen Bestrebungen Hand in Hand, Ermäßigungen, die sie bisher gewährt haben, in Zukunft nicht mehr zu bewilligen. So hat auch die Staats-Eisenbahn-Gesellschaft verschiedene Refaktien, die früher erteilt wurden, aufgehoben. Die Staatsbahnen sind an die Revision der sogenannten Anhängesätze geschritten, und in dem mit 15. Jänner zur Ausgabe gelangten und am 1. März in Kraft tretenden Lokaltarife sind zum Teil Eliminierungen, zum Teil Einschränkungen der Tarifbegünstigungen erfolgt. Hiebei wurden nicht ausschließlich Tariferhöhungen vorgenommen, sondern auch manche veraltete Positionen beseitigt. Bei wichtigeren Erhöhungen der Anhangsätze versuchte man sich zumeist mit den Interessenten zu verständigen. Die Tariferhöhungen bei den Privatbahnen werden zwar die Mehrerfordernisse an Betriebs- und Personalauslagen nur zum Teil decken, aber trotzdem nicht ohne Einfluß sein, da beispielsweise mit den Einnahmen aus der Erhöhung der Lokaltarife etwa ein Drittel des Mehrbedarfes an Personal- und anderen Auslagen wird bestritten werden können.

Betriebsdienst: Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1908 sind für den Gesamtbereich der k. k. österreichischen Staatsbahnen die „Allgemeinen Bedingnisse für den Abschluß von Schleppbahnverträgen" zur Einführung gelangt.

Die neuen Bedingnisse enthalten gegenüber dem bisher bei der Staatseisenbahnverwaltung in Geltung gestandenen Normale für Schleppbahnverträge eine Reihe für die Interessenten günstigerer Bestimmungen, so z. B. bezüglich der Höhe des Rekognitionszinses für den zur Anlage von Schleppbahnen erforderlichen Bahngrund, in Ansehung des Zinsfußes für das von den k. k. österreichischen Staatsbahnen leihweise beigestellte neue Eisen-Oberbaumaterial, der käuflichen Überlassung von altbrauchbarem Eisen-Oberbaumateriale, der Kündigungsfrist etc.

Vom 1. Jänner 1908 an werden neue Schleppbahnverträge im Bereiche der Staatseisenbahnverwaltung nur mehr auf Grund der neuen „Bedingnisse" abgeschlossen, während es den Inhabern aller bereits bestehenden Schleppbahnen anheimgegeben bleibt, ihre bisherigen Verträge mit den neuen Bestimmungen in Einklang zu bringen.

Die Kontingentierung des Kohlenverkehres der Nordbahn ist nach mehrfachen Verhandlungen zwischen der Nordbahndirektion, der preußischen Staatseisenbahnverwaltung und den Wiener Kohlenhändlern zustande gekommen. Es handelt sich bei dieser Kontengierung um 450 Waggons oberschlesischer Kohle, welche die Nordbahn täglich nach Wien zu führen verpflichtet wäre. Dieses Quantum, welches das Minimum für die Kohlenversorgung Wiens bildet, wird nach einem von dem Vereine der Kohlenhändler aufgestellten Modus unter diese verteilt. Inzwischen haben die preußischen Staatsbahnen trotz der Kontengierung des Kohlenverkehres und des Hilfsrontenverkehres abermals eine Einstellung der Annahme von Gütern nach Nordbahnstationen und darüber hinaus anordnen müssen, weil in sämtlichen Übergangsstationen bedeutende Stauungen eingetreten waren.

Abfertigungsdienst: Das Eisenbahnministerium hat mit Gültigkeit vom 1. Mai 1908 die Einführung des Markenabfertigungsverfahrens für Eilgutkolli im Gewichte bis zu 20 *kg* im Betriebsbereiche der k. k. Nordbahndirektion verfügt. Von dem bezeichneten Zeitpunkt an wird die Abfertigung mit Frankierungsmarken sowohl im Lokalverkehre sämtlicher der Nordbahndirektion unterstehenden Haupt- und Lokalbahnlinien (ausgenommen die im Auslande liegenden Stationen Granica und Myslowitz, sowie die Ladestellen Lowieschitz und Lukow), als auch im Wechselverkehre

Digitized by Google

dieser Bahnen untereinander, ferner im Anschluß- und Durchzugsverkehre, nach den für das ältere Netz der österreichischen Staatsbahnen bereits dermalen in Geltung stehenden Bestimmungen zugelassen*).

Steuern: Der böhmische Landtag hat ein Gesetz angenommen, wonach die Zuschläge von der Erwerbsteuer in Prag um 25 auf 30% erhöht werden und das bestimmt, daß diese Erhöhung für die Jahre 1903 bis 1906 rückwirkende Geltung hat. Da von den Erwerbsteuerzuschlägen von vier Millionen Kronen in Prag drei Millionen Kronen seitens der Eisenbahnen geleistet werden, sind diese durch die Erhöhung am empfindlichsten in Mitleidenschaft gezogen. Durch die rückwirkende Geltung werden sie im Widerspruche mit einer ordnungsmäßigen Bilanzierung bemüßigt, aus den Betriebsergebnissen des Jahres 1907 Steuern, welche frühere Jahre belasten sollten, zu entnehmen. Die Bahnen, welche in Prag ihren Sitz haben, sowie jene, welche zum Teil daselbst besteuert werden, haben beim Finanzministerium einen Protest gegen diese Umlagenerhöhung überhaupt sowie insbesondere gegen die rückwirkende Kraft derselben eingebracht.

Betriebseinnahmen. Nach den vorläufigen Ausweisen stellen sich die Betriebseinnahmen der größeren österreichischen Privatbahnen im Monate Jänner 1908 im Vergleiche zu demselben Monate des Vorjahres wie folgt:

	Jänner 1908	Jänner 1907
	Kronen	
Aussig—Teplitzer Eisenbahn, altes Netz	998.556	+ 102.286
" " " Lokalbahn	209.444	+ 18.714
Böhmische Nordbahn	912.214	+ 38.842
Buschtěhrader Eisenbahn Lit. *A*	782.620	+ 19.400
" " " *B*	1,417.128	+ 28.800
Österr. Nordwestbahn; Gar. Netz.	1,983.037	— 109.750
" " Erg. "	1,381.759	+ 112.943
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	756.427	+ 39.806
Südbahn-Gesellschaft	8,947.854	+ 462.913
Öst.-ung. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft	5,163.245	+ 177.000

Mit Ausnahme des garantierten Netzes der Nordwestbahn haben alle übrigen Privatbahnen wesentliche Mehreinnahmen zu verzeichnen; am stärksten ist diese Zunahme bei der Südbahn, Staats-Eisenbahn-Gesellschaft, Elbetal- und Aussig — Teplitzer Eisenbahn. Daraus geht hervor, daß die günstige Konjunktur auch im neuen Jahre vorläufig noch andauert.

Verstaatlichung. Während die Verhandlungen zwecks Verstaatlichung der Staats-Eisenbahn-Gesellschaft noch nicht über die einleitenden Schritte hinausgekommen, ja sogar erhebliche Differenzen aufgetaucht sind, nachdem die Gesellschaft das Jahr 1907 als Grundlage der Verhandlungen angenommen haben will, schreiten jene mit der Böhmischen Nordbahn rüstig vorwärts. Nachdem die Vertreter dieser Bahn erklärt haben, daß sie in den grundsätzlichen Fragen dem Standpunkte der Regierung beipflichten. Die Einlösung wird konzessionsmäßig geschehen, wozu die Regierung 1899 berechtigt ist. Als Einlösungsrente ist in diesem Falle das Durchschnittserträgnis der letzten sieben Jahre, abzüglich der zwei schlechtesten, mindestens aber 5½% vom Anlagekapital der Turnau—Kralupper und 5·1% vom Anlagekapital der Böhmischen Nordbahn zu zahlen. Diese Rente läuft für die Turnau—Kraluper bis 27. August 1953, für die Böhmische Nordbahn bis 7. Jänner 1963.

II. Schiffahrt.

Seeschiffahrt: Mit 1. Jänner 1908 ist der neue dalmatinische Fahrplan des Österreichischen Lloyd in Kraft getreten. Derselbe weist bezüglich der Eillinien keine Änderungen auf, dagegen haben die Warenlinien manche Verbesserungen erfahren. Die dalmatinisch-albanesische Linie wird entsprechend gekürzt und erhält den Charakter einer beschleunigten Postlinie. Die Linie Triest—Metkovich wird der Lloyd im freien Dienste versehen. Aus dieser Linie wurden die kleinen Echellen gestrichen und ein rascher, zweimal in der Woche verkehrender Dienst eingerichtet, bei dem lediglich Sebenico und Spalato und auf der Rückfahrt Zara, überdies Makarska angelaufen werden. Sämtliche dalmatinische Linien werden sowohl in Triest als auch in den Anlaufplätzen Anschloß an die Eisenbahn haben. Dieser Dalmatiendienst des Lloyd wird bis auf weiteres noch den Charakter eines Provisoriums tragen. Erst mit der Einstellung des ersten der beiden neuerbauten Dalmatiner Eildampfer, die bereits im April erfolgen soll, wird das ganze Itinerär einer durchgreifenden Reform unterzogen werden. Mit Neujahr begann auch die Änderung im Venedigverkehre, der vom Mai angefangen täglich betrieben werden wird. Das im Jahre 1906 auf die Dauer von zehn Jahren zwischen der österreichischen und ungarischen Regierung abgeschlossene Verkehrsteilungs-Übereinkommen in Ansehung der Seeschiffahrt, respektive der Wechselbeziehungen zwischen dem „Lloyd“ und der „Adria“ ist mit Ende des Jahres 1906 abgelaufen und hat seither im vorigen Jahre eine wie erhoffte kurzfristige provisorische Verlängerung dahin erfahren, daß die Dampfer des „Lloyd“ auf ihren Fahrten Fiume, die Dampfer der „Adria“ Triest anliefen. Im Dezember haben in betreff der Regelung der Angelegenheit über das Jahr 1907 hinaus zwischen den beiden Regierungen Verhandlungen stattgefunden, welche zu einer Verständigung über ein Provisorium geführt haben, welches wie bisher neben der beiderseitigen Verpflichtung zum Anlaufen der nationalen Häfen auch die Frage der Entschädigung für die Suezkanalgebühren regelt und auf eine etwas längere Frist, höchstens für die Dauer eines Jahres, abgeschlossen worden ist.

Für das Jahr 1908 ist in provisorischer Weise für die Aufrechterhaltung der Schiffahrtsverbindung zwischen Triest und Brasilien vorgesorgt, da auch die Leistungen der „Adria“, welche jährlich sechs Fahrten, bezw. auf Verlangen der Regierung neun Fahrten nach Brasilien unternimmt, vertragsmäßig bis zum Jahre 1911 festgesetzt sind. Der südamerikanische Dienst erfährt in diesem Jahre überdies durch die Fahrten der Austro-Americana nach Argentinien, welche für diese Linie zwei neue Dampfer, die „Argentina“ und die „Ozeania“, bestellt und eingestellt hat, eine Erweiterung.

Anton Stauffer †.

In der Vorwoche brachten die hiesigen Tagesblätter die betrübende Nachricht von dem Hinscheiden des Inspektors der österr. Nordwestbahn Anton Stauffer, welcher durch mehr als zwei Dezennien ein treues Mitglied des Club österr. Eisenbahnbeamten war und sich wiederholt im Ausschußrat und bis in die letzte Zeit in einzelnen Komitees für unseren Club verdienstvoll betätigt hat. Stauffers gewinnendes, entgegenkommendes Wesen und seine frohe, mitunter burschikose Laune haben ihm viele Freunde, nicht nur unter den Berufs- und Clubgenossen, sondern auch in zahlreichen literarischen, künstlerischen und geselligen Kreisen der Residenz gewonnen. Trotz seiner echt wienerischen Frohnatur war Stauffer auch ernsten Dingen zugetan und zeitlebens emsig bemüht, sein Wissen nach den verschiedensten Richtungen hin zu erweitern. Als Garçon konnte er, frei von allen häuslichen Sorgen, ganz nach seinem Gefallen leben, große Reisen unternehmen und sich bis zuletzt trotz seiner 66 Jahre eine beneidenswerte Jugendfrische er-

*) Wir erinnern hiebei an die jahrelangen bezüglichen Bestrebungen des Regierungsrates v. Loehr. Die Red.

Digitized by Google

halten. Erst vor etwa einem halben Jahre begann er plötzlich an einer Verengung der Speiseröhre zu kränkeln und konnte trotz mehrwöchentlicher sorgfältiger Kur in Gaintarn bei Vöslau sich nicht mehr erholen. In seinen letzten Tagen zog es ihn mit Macht nach Wien, in seine Geburtsstadt. Er glaubte wohl, in seiner etwas altväterischen am Hof gelegenen Wohnung eher zu gesunden. Sein Zustand verschlechterte sich aber durch die unzulängliche Nahrungszufuhr zusehends; er erlitt eine rechtsseitige Lähmung und nach einigen Tagen scheinbaren Wohlseins erlöste ihn am 10. d. M. der Tod von einem weiteren Martyrium. In aufopferndster Weise teilten sich in die Pflege des einsam Daniederliegenden eine Reihe seiner langjährigen Freunde, darunter namentlich der Zeichner Hans Schließmann und der Schriftsteller Eduard Pötzl.

Das Leichenbegängnis fand am 12. d. M. in der protestantischen Kirche A. B. statt. An diesem nahmen, nebst einer Abordnung unseres Club, viele Berufskollegen, Künstler, Industrielle und Journalisten teil. Zahlreiche von Freundeshand gespendete Blumen schmückten die Bahre des Verewigten, dem Pfarrer Johanny gehaltvolle Gedenkworte widmete. Dem lieben Freunde und bewährten Mitarbeiter sei die Erde leicht!

CLUB-NACHRICHTEN.

Bericht über die Clubversammlung am 18. Februar 1908. Der Club-Präsident Se. Exzellenz Herr Dr. v. Wittek eröffnet die Versammlung mit folgenden Worten: „Ich erlaube mir zunächst die Exzellenzen, den deutschen Botschafter Freiherr von Tschirschky und Bogendorff, sowie den bayrischen Gesandten Freiherr von Tucher zu begrüßen und ihnen zu danken, daß sie uns die Ehre erweisen, dem heutigen Vortrage beizuwohnen.

Ich beehre mich nun vorerst folgende geschäftliche Mitteilungen zu machen:

Ich mache schon heute auf den am 7. März, 8 Uhr stattfindenden, letzten Vergnügungsabend in dieser Saison — unter Beteiligung von Damen — aufmerksam.

In der nächsten, am Dienstag, den 25. d. M., 1/27 Uhr stattfindenden Clubversammlung, wird Herr Karl Domenigg, Schriftsteller, einen Vortrag mit Lichtbildern halten, über: „Bergbahnen im Paradiese Tirols". Zu diesem Vortrag werden auch Damen Zutritt haben.

Heute hält Herr Schriftsteller Jacques Jaeger seinen zweiten Vortrag in dieser Saison, und zwar über: „Deutschlands Kolonialmacht" und wird seinen Vortrag durch Lichtbilder erläutern.

Ich lade nun Herrn Jaeger ein den Vortrag zu halten."

In einem historischen Rückblicke über den Werdegang des deutschen Kolonialwesens, das seine ersten Anfänge schon vor mehr als 200 Jahren unter dem großen Kurfürsten nahm, der an der Goldküste von Afrika eine Niederlassung suchte, ferner nach der Erwähnung der ersten Emigranten, die 1683 von Frankfurt a. M. nach Pennsylvanien zogen, streifte der Vortragende die Bildung der ersten deutschen Schutzgesellschaft 1844 in Mainz, die unter dem Vorsitze deutscher Fürsten und Standesherren, die Auswanderung nach Texas leitete, welcher sich 1849 ein zweiter Emigrantenzug von Hamburg aus, nach Costarica und Nicaragua anschloß.

Aus jener Zeit stammen auch die großen Emigrationsbestrebungen nach Süd Brasilien: San Paolo, Hansa, Dona Francesco im Staate Santa Katharina, noch später nach Blumenau, Santa Cruz, Joinville, im Staate Rio Grando do Sul, in Porto Allegro, Neu-Hamburg, Neu-Württemberg, Ascunsion in Paraguay, Buenos-Ayres und Valparaiso.

Im Dezember 1882 fand die erste Generalversammlung des deutschen Kolonialvereines statt, die die Begründung von Handelsfaktoreien mit dem späteren Hinzutreten der Schutzherrschaft des deutschen Reiches, den Schiffsrhedern empfahl.

Aus der außerordentlichen Generalversammlung, 1884 zu Eisenach, konnte bereits von Erwerbungen in West-Afrika, und zwar in Togo und Kamerun berichtet werden, ebenso von der Erwerbung des Küstenstriches von Angra Pequena.

Nachdem später noch die Erwerbungen in der Südsee und das Settlement in Ost-Asien hinzukam, beläuft sich gegenwärtig der Gesamtbesitz an deutschen Kolonien auf 2,600.000 km^2 mit einer Einwohnerzahl von $13^1/_2$ Millionen Seelen, von denen auf West-Afrika 6 Millionen, Ost-Afrika 7 Millionen und der Rest auf die Südsee und Ost-Asien entfällt.

Es ergibt sich hierbei bei einer Kolonisationsdauer von 22 Jahren und einer Bewohnerzahl von 55 Millionen Seelen, die Deutschland besitzt, daß die 645 Millionen, die bis nun die Kolonien gekostet haben, jeden einzelnen Bewohner mit 58 Pfg. treffen.

Im Verlaufe seiner weiteren Ausführungen erwähnte noch der Vortragende des Wirkens der Missionsgesellschaften, die den Handelsherren und der militärischen Macht, um viele Jahrzehnte vorausgegangen sind.

In Deutschland selbst wirken gegenwärtig 25 größere und kleinere Missionen, in deren Dienst 1114 Missionäre und 142 Missionsschwestern stehen. Deren Arbeitsfeld ist die ganze Welt, das Wichtigste aber ist Deutsch-Südwestafrika und China. Die deutsch-evangelische Mission in ihrer gesamten Tätigkeit verfügt über ein Heer von 8762 Missionären und 4257 Missionsschwestern; diesen stehen zur Seite 90.000 Helfer, die aus den bekehrten Heiden gewonnen werden. Diese Missionsarmee arbeitet auf 36.748 Posten; die ihrer Pflege unterstehenden Heidenchristen betragen mehr als 11 Millionen.

Daß es früher oder später zu Auseinandersetzungen zwischen Kreuz und Halbmond im Innern Afrikas kommen wird, ist außer Frage, denn unaufhaltsam rückt der Islam vom Norden und vom Sudan her gegen den Süden und Westen vor und es wird auf die Vorherrschaft der einen der beiden Weltregionen ankommen, wem der Besitz der zivilisierten Staaten im dunklen Weltteile unangefochten bleiben soll.

Aus Südwestafrika berichtete der Vortragende des Weiteren noch, daß das Leben dort zweimal soviel kostet als im Mutterlande, daß aber der Handel sich sichtlich hebt.

Der Hafen von Swakopmund, dessen Molo im Kostenbetrage von 3 Millionen Mark total versandet ist, soll mit einem noch höheren Betrage vollständig umgestaltet werden, denn von hier aus führen zwei wichtige Eisenbahnlinien, und zwar nach Windhuk und Ottavi, in das Innere, dem wichtigsten Zuzug der Ansiedler aus Europa.

Der Vortragende ging nun zur Vorführung von Lichtbildern über von denen gleich das erste, einen Termitenhügel darstellend, großes Interesse erweckte: es handelt sich um jene kleinen gefräßigen Ameisentierchen, die große Bauten unterminieren und zum Einsturze bringen.

Außerordentlich gefielen die Bilder von den schweren Elefantenstoßzähnen, die Hererofrauen in ihrer sonderbaren Tracht, die Wasser- und Seeanlagen, die Hottentotten-Bilder, ferner der Hafen von Daressalam von Ost-Afrika, die Gruppenbilder der kriegerischen und räuberischen Massai, ferner ein Riesenbaum unter den afrikanischen Bäumen, Baobab genannt, ferner die Wagandaboote von dem Viktoria-Nyanza, der sich mit seinen 1200 *m* Meereshöhe 70.000 km^2 ausbreitet, demnach so groß ist, wie das Königreich Bayern.

Sensation erregte auch die Vorführung einer Reproduktion der Wahehe, eines gefürchteten Stammes, der den Schutztruppen schweren Schaden zufügt, sowie der Bogenschützen von den Salomoninseln, die mit vergifteten Pfeilen auf Menschen Jagd machen, um sie zu verzehren; das ist wohl der wildeste und grausamste Menschenschlag dieser Erde.

Weiters führte der Vortragende ein Mädchen aus Neu-Guinea, Fischer von Neu-Pommern und die Dukduk-Tänzer in ihren merkwürdigen gefiederten Kostümen vor.

Auch die Mikronesier, sowie die Polynesier, die Ansichten von Kaiser Wilhelm-Land von den Marianen, von den Marschall-Inseln, den Karolinen, fanden Beifall.

Am interessantesten aber schien das Auditorium die Vorführungen aus Samoa zu finden, von welchem äußersten Vorposten der Deutschen Flagge, von einem Lande, in welchem der Diebstahl erlaubt ist und die Lüge allgemein verbreitet ist, der Vortragende sich nach Ost-Asien wendete, um Kiautschao, sowie dessen Hauptstadt Tsingtau vorzuführen. Von hier war zu berichten, daß die Deutsch-Asiatische Bank gleich im ersten Jahre ihrer Begründung, einen Umsatz von 9 Mill. Dollars aufzuweisen hatte. Das schlaue und grausame Volk der Chinesen widmete sich nach dem Einzuge der Deutschen, dem Handel und dem Vergnügen mehr denn je und profanierte den eigenen Tempel von Tsingtau, indem es denselben der leichtgeschürzten Muse Thalias widmete.

Se. Exzellenz Dr. v. Wittek dankte dem Vortragenden für die interessanten Darstellungen, die uns die kolonialen Fortschritte unseres befreundeten Nachbarreiches vor Augen führten und schloß unter dem Beifall des Auditoriums die Versammlung.

Der Schriftführer: Ober-Ingenieur B. Kriser.

Der letzte Vergnügungsabend unter Beteiligung von Damen in der gegenwärtigen Saison findet am Samstag, den 7. März, 8 Uhr Abends, statt. Hervorragende Kunstkräfte haben ihre Mitwirkung bereits zugesagt.

Das Exkursions- und Geselligkeits-Komitee.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten.

Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hilscher.

Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

Wir erlauben uns die Aufmerksamkeit darauf zu lenken, daß der 300 Personen fassende Vortragssaal des Club österreichischer Eisenbahnbeamten, Wien, I. Eschenbachgasse II, noch für einige Tage der Woche während der Saison 1907/1908 zur Verfügung steht und werden diesbezügliche Auskünfte täglich zwischen 4—6 Uhr (Telephon 355) vom gefertigten Sekretariat erteilt.

Das Sekretariat
des
Club österreichischer Eisenbahnbeamten
Wien, I. Eschenbachgasse 11.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Eröffnung der Haltestelle Mayerhof.

Am 15. Februar l. J. wurde die unbesetzte Haltestelle Mayerhof zwischen den Stationen Fresing und Gleinstätten auf der Linie Leibnitz—Pölfing—Brunn (Sulmtalbahn) für den beschränkten Personen- und Reisegepäckverkehr eröffnet. Die Abfertigung der Reisenden findet durch den Kondukteur beim Zuge im Nachzahlungswege (ohne Zuschlag) statt. In der genannten Haltestelle werden die personenführenden Züge Nr. 3101, 3102, 3103 und 3104 Aufenthalt nehmen.

Pränumerations-Einladung
auf die
„Österreichische Eisenbahn-Zeitung"
Organ des „Club österreichischer Eisenbahn-Beamten".

Erscheint vom April bis Oktober am 1. und 15. jedes Monates, von November bis März jeden Montag.

Mit 1. Jänner 1908 beginnt das I. Quartal des XXXI. Jahrganges dieser im In- und Auslande verbreiteten, vom „Club österreichischer Eisenbahn-Beamten" herausgegebenen Zeitschrift.

Die „Österreichische Eisenbahn-Zeitung" bringt in jeder Nummer einen Leitartikel über irgend einen zeitgemäßen Gegenstand technischen, juristischen, kommerziellen oder administrativen Inhaltes aus dem Gesamtgebiete des Eisenbahnwesens, immer von berufenen Fachmännern. Besondere Rücksicht wird auf alle Erfindungen, Neuerungen und Fortschritte in allen fachlichen Zweigen genommen und der Lauf der Eisenbahnpolitik in sachlicher, objektiver Weise dargestellt. Stehende Rubriken sind: die technische Rundschau, worin die neuesten eisenbahntechnischen Nachrichten aus allen Kulturländern gebracht werden, volkswirtschaftliche Rundschau, worin auf alle wichtigen Vorgänge und Bedürfnisse der heimischen Volkswirtschaft mit besonderem Hinweis auf die sich ergebenden tarifarischen und verkehrstechnischen Fragen aufmerksam gemacht wird, elektrische Bahnen, worin Neuerungen und Neuanlagen besprochen werden, dann die Chronik für Personalien und Miszellen, eine kompendiöse Besprechung aller fachliterarischen Erscheinungen und ein Abdruck der im „Club österreichischer Eisenbahn-Beamten" abgehaltenen fachlichen Original-Vorträge.

Die Mitglieder des „Club österreichischer Eisenbahn-Beamten" erhalten die Zeitung unentgeltlich.

Solange der Vorrat reicht, werden komplette Jahrgänge früheren Datums gebunden oder lose, zu bedeutend ermäßigten Preisen abgegeben.

Die „Österr. Eisenbahn-Zeitung" erscheint seit Beginn des XVII. Jahrganges in wesentlich vergrößertem Umfange und kostet inklusive Zusendung per Post:

Für Österreich-Ungarn:		Für das Deutsche Reich:		Für das übrige Ausland:	
ganzjährig Kronen	10.—	ganzjährig . . Mark	12	ganzjährig . Francs	20
halbjährig „	6.—	halbjährig . . „	6	halbjährig . „	10

Die Administration. Wien, I. Eschenbachgasse 11, Mezzanin.

Giltig ab 1. Dezember 1907

K. k. Österreichische Staatsbahnen.

Kürzeste Zugverbindungen:

Wien—Arlberg—Paris—Genf.

	Station	
[illegible]	ab Wien Westb. . . an	[illegible]
[illegible]	an Salzburg . . . . ab	[illegible]
[illegible]	an Badgastein . . ab	[illegible]
[illegible]	an Innsbruck . . . ab	[illegible]
[illegible]	an Bozen . . . ab	[illegible]
[illegible]	an Gries . . . ab	[illegible]
[illegible]	an Zürich . . . . ab	[illegible]
[illegible]	an Bern . . . . ab	[illegible]
[illegible]	an Genf . . . . ab	[illegible]
[illegible]	an Mailand . . ab	[illegible]
[illegible]	an Lyon . . . ab	[illegible]
[illegible]	an Marseille . . ab	[illegible]
[illegible]	an Paris . . . . ab	[illegible]

† Speisewagen zwischen Wien—Innsbruck; Schlafwagen Wörgl—Zürich. * Schlafwagen zwischen Wien—Zürich, [illegible] Paris—Wien; Speisewagen zwischen Wörgl—Zürich; △ Nur im April.

Fahrtdauer: Wien—Paris 28½ Stunden.

Wien—Köln—Brüssel—London.

	Station	
[illegible]	ab Wien . . . an	[illegible]
[illegible]	an Passau . . ab	[illegible]
[illegible]	an Wiesbaden (?) ab	[illegible]
[illegible]	an Frankfurt a. M. ab	[illegible]
[illegible]	an Köln . . . ab	[illegible]
[illegible]	an Brüssel . . ab	[illegible]
[illegible]	an Ostende . . ab	[illegible]
[illegible]	an London . . ab	[illegible]
[illegible]	an London (über Calais) ab	[illegible]
[illegible]	an London (über Vlissingen) ab	[illegible]
[illegible]	an London (üb. Hoek v. Holl.) ab	[illegible]

† Speisewagen zwischen Wien—Frankfurt a. M. * Schlafwagen zwischen Wien—Frankfurt a. M. * Schlaf- und Speisewagen zwischen Wien—Ostende.

Fahrtdauer: Wien—London 31 und 33½ Stunden.

Wien—Pontafel—Venedig—Rom und Mailand—Genua.

	Station	
[illegible]	ab Wien Westb. . . . . an	[illegible]
[illegible]	ab Wien Südb. . . . . an	[illegible]
[illegible]	an Villach . . . . . . ab	[illegible]
[illegible]	an Pontafel . . . . . ab	[illegible]
[illegible]	an Venedig . . . . . ab	[illegible]
[illegible]	an Mailand . . . . ab	[illegible]
[illegible]	an Turin . . . . . ab	[illegible]
[illegible]	an Genua . . . . . ab	[illegible]
[illegible]	an Rom . . . . . . ab	[illegible]

* Schlafwagen zwischen Wien—Venedig—Rom. ⊕ Speisewagen zwischen St. Michael—Pontafel.
Fahrtdauer: Wien—Venedig 17 [illegible], Wien—Rom 30 [illegible].

Wien—Lemberg—Odessa—Kiew und Czernowitz—Bukarest—Constanza—Constantinopel.

	Station	
[illegible]	ab Wien K. F. N. B. . . an	[illegible]
[illegible]	an Krakau . . . . . . ab	[illegible]
[illegible]	an Lemberg . . . . . ab	[illegible]
[illegible]	an Czernowitz . . . . ab	[illegible]
[illegible]	an Bukarest . . . . . ab	[illegible]
[illegible]	an Constanza . . . . ab	[illegible]
[illegible]	an Constantinopel . . ab	[illegible]
[illegible]	an Podwoloczyska . . ab	[illegible]
[illegible]	an Odessa . . . . . ab	[illegible]
[illegible]	an Kiew . . . . . . ab	[illegible]

* Montag und Freitag. ⊕ Dienstag und Samstag. ⊃ Nur Sonntag und Donnerstag. ⊠ Nur Sonntag und Mittwoch. ⊕ Speisewagen zwischen Wien—Krakau—Lemberg. * Schlafwagen zwischen Krakau—Lemberg. † Schlafwagen zwischen Wien—Podwoloczyska. Speisewagen zwischen Krakau—Podwoloczyska.

Wien — Prag

	Station	
[illegible]	ab Wien K. F. J. B. . . an	[illegible]
[illegible]	an Prag K. F. J. B. . . ab	[illegible]

Fahrtdauer: Wien—Prag 5½ Stunden.

Wien—Eger—Cassel—(Köln)—Aachen.

	Station	
[illegible]	ab Wien K. F. J. B. . . . . an	[illegible]
[illegible]	an Eger . . . . ab	[illegible]
[illegible]	an Cassel . . . . ab	[illegible]
[illegible]	an Köln . . . . ab	[illegible]
[illegible]	an Aachen . . . . ab	[illegible]

Direkte Wagen I., 2. und 3. Klasse zwischen Wien—Karlsbad [illegible] und Wien—Eger.

Stadtbureau der k. k. österr. Staatsbahnen in Wien, I., Wallfischgasse 15.
Fahrkarten-Ausgabe, Erteilung von Auskünften, Verkauf von Fahrplänen in Taschenformat. Letztere sind auch in allen Tabak-Trafiken und Zeitungs-Verschleißen erhältlich.
Die Nachtzeiten von 6 00 Abends bis 5 59 Früh sind durch Unterstreichen der Minutenziffern bezeichnet.

══ *Soeben beginnt zu erscheinen:* ══

Meyers Sechste, gänzlich neubearbeitete und vermehrte Auflage.

Grosses Konversations-Lexikon.

Ein Nachschlagewerk des allgemeinen Wissens.

148,000 Artikel u. Verweisungen.

11,000 Abbildungen, 1400 Tafeln und Karten.

20 Bände in Halbleder gebunden zu je 10 Mark.

Prospekte und Probehefte liefert jede Buchhandlung.

Verlag des Bibliographischen Instituts in Leipzig und Wien.

Gültig ab 1. Dezember 1907. — K. k. Österreichische Staatsbahnen. — Winterdienst 1907/08.

Kürzeste Zugverbindungen

von **Wien, Prag** und **Karlsbad** nach dem **Salzkammergute, Badgastein, Innsbruck** und **München, sowie umgekehrt.**

Wien Westb. ab	7 35 fr.	10 00 ab	3 40 fr.	* 8 00 ab	8 10 ab	10 10 ab
Prag K.F.J.B. „		7 00 fr.		6 00 fr.	5 30 fr.	
Karlsbad I.B. „		6 21 ab		6 54 fr.	6 54 fr.	
Linz . . . . . „	11 20 fr.	1 33 fr.	7 40 ab	10 41 ab	11 56 ab	3 15 fr.
Gmunden . . an	3 16 fr.	6 10 „	10 10 „	Nur Schnellzug bis [illegible]	6 20 fr.	6 00 fr.
Bad Ischl . „	4 00 „	4 20 „	11 15 „		7 40 fr.	7 10 fr.
Aussee . . . „	6 56 „	6 50 „			6 30 „	6 30 „
Salzburg . . „	2 00 „	4 10 „	11 15 „		2 42 fr.	6 45 fr.
Bad Reichenhall . . an	6 04 „	× 6 29 ab * 6 51 ab	† 1 00 fr.			6 01 fr.
München . . „	5 00 „	7 50 ab	6 30 fr.		○ 6 30 fr.	10 00 „
Badgastein „	7 10 ab	7 20 „	* 6 01 „	* 6 03 fr.		6 50 fr.
Innsbruck „	10 22 „	10 05 „	7 10 „	7 10 „		12 40 fr.

Innsbruck ab	3 30 fr.	6 40 ab	6 40 ab	10 52 ab	7 10 fr.	7 10 fr.
Badgastein „	6 51 ab	6 00 „			10 10 fr.	10 10 fr.
München „	6 30 ab		⊐ 10 10 „		6 40 „	12 03 fr.
Bad Reichenhall . . „	* 6 10 ab * 7 15 ab		6 20 „		11 00 „	6 03 fr.
Salzburg . . „	9 15 ab		1 20 ab	6 29 fr.	1 03 fr.	2 50 „
Aussee . . . „	6 52 „		6 00 ab		6 04 fr.	
Bad Ischl „	6 10 „		6 10 „	4 00 „	10 03 „	6 37 „
Gmunden . . „	10 30 „		10 24 „	5 55 „	10 01 fr.	3 30 „
Linz . . . . . an	12 52 ab	Direkte Schlafwagen …	3 10 „	9 03 fr.	3 22 fr.	5 35 „
Karlsbad I.B. „			7 35 ab		6 00 fr.	5 00 fr.
Prag K.F.J.B. „			11 30 fr.		6 30 ab	
Wien Westb. „	6 00 ab	* 6 30 fr.	⊐ 7 30 fr.	12 55 fr.	7 15 „	9 22 ab

⊕ Direkte Wagen I. und II. Klasse zwischen Wien—München—Paris, Wien—Zürich—Basel (Ostende), III. Klasse zwischen Wien—Zürich, I., II. und III. Klasse Wien—Bregenz, Speisewagen zwischen Wien—Innsbruck.
⊕ Direkte Wagen I. und II. Klasse zwischen (Budapest—) Wien—Basel—Paris, III. Klasse zwischen Wien—Zürich—Paris. Speisewagen zwischen Wörgl—Zürich. Schlafwagen I. und II. Klasse zwischen Wien—Zürich, [illegible] Klasse Paris—Basel, I. und II. Klasse Basel—Wien.
● Direkte Wagen I., II. u. III. Klasse zwischen Wien—Salzburg—Linden. ○ Schlafwagen Wien—München; direkter Wagen I. und II. Klasse Wien—München—Paris.
● Über Amstetten—Selzthal—Steinach[?]. * Nur ab [illegible]. × Nur an Werktagen. † Nur in der Nacht vor Sonn- oder Feiertagen auf [illegible].
● Nur an Sonn- und Feiertagen.

Wilhelm Beck & Söhne

k. u. k. Hoflieferanten

FILIALEN: Lemberg, Innsbruck, Sarajevo.

Wien, VIII. Langegasse 1, Zentrale.

Uniformen, Uniformsorten • • •
Kürschnerwaren und Kappen •
für Eisenbahnen. 681

Österreichische

Siemens-Schuckert-Werke

Wien, XX/2. Engerthstraße 150.

Elektrische Beleuchtung 696

Elektrische Kraftübertragung

Elektrische Bahnen

Dynamomaschinen • • •	• Elektromotoren •
Schaltapparate	Zähler
Installationsmaterial. • •	• • Bogenlampen. • •

Installationsbureau: VI/1 Mariahilferstraße Nr. 7.

Stefan v. Götz & Söhne

Wien und Budapest

Wien	Budapest
XX. Bez., Gießmanngasse 2. XX. Nordwestbahnstraße 53.	b. Ganz & Co., Steinbrucherstr.

Eisenbahn-Sicherungsanlagen

Bahnschranken, Zentralweichenstellungen

Signalanlagen, Industriegeleisesicherungen, Geleisesperrbäume, Wechselsperren, Sperrschuhe, Sicherungs- und Signaleinrichtungen aller Art und Ausrüstung für Eisenbahnen hiezu.

Rein pneumatische Niederdruck-Weichenstellung nach den Patenten der General Railway Signal Co., Buffalo und Rochester U.S.A. und der British Pneumatic Railway Signal Co., Ltd. London.

Werkzeuge und Gebrauchsartikel
für den
Bahnbau, Bahnerhaltungs-
und
Betriebedienst
Berg- und Hüttenwesen

Bremsschuhe, Waggonschieber etc. Patent Büßing
Bremsschlitten Patent Schön.
Seuthe'sche Knall- und Lichtsignale

Telegramm-Adresse: Bahngötz Wien Telephon.

„A B C"-Code fünfte Ausgabe in Verwendung.
Telephon 21682 und 21683 interurban. 637

Witkowitzer Bergbau- und Eisenhütten-Gewerkschaft

Witkowitz (Mähren).

Post- und Telegrammadresse: *Witkowitz, Eisenwerk.* Eisenbahnstation: Schönbrunn und Mähr.-Ostrau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Erzeugnisse: Roheisen, Eisengußware, vornehmlich Röhrenguß nachstehender Methode für Wasser-, Dampf- und Gasleitungen, Maschinen- und auch Bauguß, Stahlguß, Walzmaterial, und zwar: Stab- und Fassoneisen, Bau- und Waggonträger, Reservoir- und Kesselbleche, Stabstahl, Stahlbleche, Eisenbahn- und Grubenmaschinen aus Martinstahl, Tyres aus Martin- und Spezialstahl, Eisenbahnwaggonräder, Waggonachsen, komplette Räderpaare, Wechsel und Kreuzungen, Drehscheiben, Wasserstations-Einrichtungen, Dampfkessel, Reservoire, Gasometer, Brücken- und sonstige Baukonstruktionen, Gittermaste, Schmiedestücke und diverse Zeugschmiedware, Maschinenbau, speziell Bergwerksmaschinen für Förderung und Wasserhaltung, Pumpensätze und Ausführung diverser maschineller Einrichtungen, mittels Wassergas geschweißte, elektrisch geschweißte und maschinell gepreßte Blechwaren, stumpf- und patentgeschweißte, wie auch nahtlose Röhren, Rohrmaste, feuerfeste Ziegel und basische Steine.

Aufragen sind zu richten an die Zentral-Direktion in Witkowitz, Eisenwerk oder an die Kommerzielle Direktion, Wien, I. Operngasse 8 oder an das Verkaufsbureau, Prag, Stadtpark 19 685

Österreichischer Lloyd

TRIEST.

Direkte Fahrten nach Ostindien, China und Japan.

Eilfahrt nach Alexandrien, wöchentlich.	Warenlinie nach Thessalien, wöchentlich.
Warenlinie nach Alexandrien, wöchentlich.	Warenlinie nach Smyrna, wöchentlich.
Eilfahrt nach Konstantinopel, wöchentlich.	Eilfahrt nach Dalmatien, wöchentlich zweimal.

Mehrere andere wöchentliche Verbindungen nach Dalmatien.
Weitere Auskünfte und Fahrpläne:

General-Agentur des Österreichischen Lloyd, Wien, I. Kärntnerring 6. 685

Siemens & Halske

Aktiengesellschaft Wien.

Werk: III. Hainburgerstraße Nr. 29.
Direktion: III. Apostelgasse Nr. 12.

Eisenbahn-Sicherungsanlagen, Schwachstromanlagen.

Telegraphen- und Telephonanlagen, Anlagen für drahtlose Telegraphie, Marine- und Gruben-Signalapparate, Minenzünder, Feuermelde-, Wächterkontroll- und Alarmanlagen, Wassermesser, Wasserstands-Fernmelder, Schalttafel-Meßinstrumente, Wissenschaftliche-, Laboratoriums- und Eicheinrichtungen, Elektromedizinische Apparate, Röntgen-Einrichtungen, Trockenelemente, nasse Elemente, Elemente für Momentbeleuchtung, S. & H.-Beutelelemente, Kabel- und Leitungsdrähte für Telephon- und Telegraphenzwecke. 693

Kraluper Mineralöl-Raffinerie

690

PRAG liefert helle und dunkle Zylinderöle für Normal- und Heißdampf,

helle und dunkle Maschinenöle, Wagenachsenöle, Petroleum, Benzin, Fette etc. etc.

Darlehen!

Allgemeine Cautionsbank Aktiengesellschaft

General-Repräsentanz für Österreich:

WIEN, IV. Technikerstraße Nr. 5.

Die Allgemeine Cautionsbank gewährt an **Eisenbahnbeamte** Darlehen gegen Gehaltsvormerkung zu außerordentlich günstigen Bedingungen, u. zw: 1. Die Bank fordert an Darlehenszinsen pro anno 6½%; selbstredend immer von der verbleibenden Restschuld. 2. Der Darlehenswerber hat sich hinsichtlich seines Gesundheitszustandes einer ärztlichen Untersuchung zu unterziehen. Die übliche teure Lebensversicherung wird jedoch nicht verlangt. Für den Fall des Ablebens des Darlehenswerbers erlischt die restierende Schuld, so daß den Erben keinerlei Verpflichtung auferlegt bleibt. Für diesen seitens der Bank gebotenen Vorteil ist alljährlich ein mäßiges Schadendeckungsentgelt, dessen Höhe sich nach dem Alter des Darlehenswerbers richtet, immer nur von der verbleibenden Restschuld zu bezahlen. 3. Die übliche Stellung der Bürgen kann gegen eine einmal zu entrichtende mäßige Zahlung unterbleiben. (3 Perzent der Darlehenssumme.) 4. Bei der Erteilung des Darlehens werden als einmalige Kosten die Barauslagen und 1 Perzent Bankprovision in Abrechnung gebracht.

Zu weiteren Informationen ist die Bank jederzeit bereit und stehen Antragsformulare zur Verfügung. 702

Für den Inseratenteil verantwortlich Annoncen-Expedition M. Pozsonyi, Wien, IX. Hörlgasse 5.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten.

Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Bilscher.

Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

Redaktion und Administration:
WIEN, I. Eschenbachgasse 11.
Telephon Nr. 955.
Postsparkassen-Konto der Administration: Nr. 806.245.
Postsparkassen-Konto des Club: Nr. 850.698.
Beiträge werden nach dem vom Redaktions-Komitee festgesetzten Tarife honoriert.
Manuskripte werden nicht zurückgestellt.

ORGAN
des
Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

Erscheint von April bis Oktober am 1. und 15. jedes Monates
von November bis März jeden Montag.

Abonnement inkl. Postversendung
in Österreich-Ungarn:
Ganzjährig K 10. Halbjährig K 5.
Für das Deutsche Reich:
Ganzjährig Mk. 12. Halbjährig Mk. 6.
Im übrigen Auslande:
Ganzjährig Fr. 30. Halbjährig Fr. 10
Bezugsstelle für den Buchhandel:
Spielhagen & Schurich in Wien.
Einzelne Nummern 30 Heller.
Offene Reklamationen portofrei.

№ 9. Wien, den 2. März 1908. XXXI. Jahrgang.

Klingers Reflexions-Wasserstands-Anzeiger



Über
150.000 Stück
in allen Industriestaaten der Welt im Betriebe.



Vorteile:
Wasserstand schwarz,
Dampfraum silberglänzend,
Rasches Erkennen des Wasserstandes,
Größte Betriebssicherheit,
Schutzgläser absolut überflüssig,
Täuschungen über den Stand des Wassers im Kessel ausgeschlossen.
Vollster Schutz gegen Explosionen wegen Wassermangel!

Kein Kessel sollte ohne diese Apparate in Verwendung stehen.

Gumpoldskirchner Maschinen- und Metallwaren-Fabrik
Rich. Klinger
GUMPOLDSKIRCHEN bei Wien. 667



PRÄZISIONS-UHREN
sowie alle anderen erdenklichen Sorten. Echte Glashütter, Omega, Badollett, Schaffhausen usw.
Jede Uhr ist mit Fabrikszertifikat und 5jähriger Garantie versehen. Hunderte Anerkennungsschreiben.
EUGEN DOLLINGER, Uhrmacher,
Wien, IV. Favoritenstraße Nr. 22.
Bei Barzahlungen 10 Prozent. Andernfalls Zahlungserleichterung.
Illustrierte Preisliste gratis und franko.

Kramerlicht
sparsamstes hängendes Gasglühlicht!
Beste Beleuchtung für Bahnhöfe
Perrons, Wartesäle, Bureaux etc.
Franz Krükl, Wien, VI. Köstlergasse 5.
Telephon 9040 u. 1180.

Schrauben- u. Schmiedewaren-Fabriks-Aktiengesellschaft
Brevillier & Co. und A. Urban & Söhne
Wien, VI. Magdalenenstraße 18. 619
Fabriken: Neunkirchen an der Südbahn, Floridsdorf und Gradenberg. Nieten, Schrauben, Muttern, Drahtstiften und Schmiedewaren.

Leopolder & Sohn
Wien, III/1 Erdbergstraße 52.
Leipzig-Schleussig, Seumestraße 86.
Fabrik für Telegraphen-Apparate, Telephone und Telephon-Zentral-Umschalter, elektrische Stations-Deckungssignale und Bahnwächter-Läutewerke für Eisenbahnen, Telegraphen-Batterien und Leitungsmateriale, Wassermesser eigenen Patentes für städtische Wasserwerke, Bierbrauereien und Maschinenfabriken. 666
Alle Telephon- und Telegraphen-Einrichtungen werden prompt ausgeführt und Voranschläge **kostenfrei** ausgearbeitet.

Schnelldreh-Revolverstahl №% Marke: %
als Schnell- und Hart-Drehstahl noch dort zu verwenden wo kein anderer mehr aushält!
Rudolf Schmidt & Co., Gußstahlwerk, Wien, X./3.

Pianos
Hoher Extra-Vorzugs-Rabatt für Beamte.
Pianinos und Klaviere von hervorragender Klangfülle und Tonschönheit, gediegenster kreuzsaitiger Eisenpanzer-Konstruktion mit leichter, elastischer Spielart und verstellbarer Harfenton-Vorrichtung.
10jährige schriftliche, gesetzlich bindende Garantie! 4wöchentl. frachtfreie Probelieferung nach jeder Bahnstation.
Bequemste Ratenzahlungen, ohne Preiserhöhung!
TRAUTWEIN
WIEN
VII. Mariahilferstraße 58 e.
Jeder Beamte verlange umgehend kostenlose Zusendung der illustr. **Preisliste nebst Beamten-Vorzugs-Rabatt-Tabelle!**
3 starke Hefte mit mehreren Tausend Referenzen und Anerkennungen von Beamten etc. gratis zur Verfügung. 686

Digitized by Google

Garvens-Werke

WIEN

II. Handelskai 130

fabrizieren und halten großes Lager von:

Pumpen aller Art:

Baupumpen
Stationsbrunnenpumpen
Expreßpumpen f. große Förderhöhen
Pumpen für Villen und Wohnhäuser und Fabriksanlagen
Pumpen für Haus- u. Wasserleitungen.

Waagen für jeden Zweck:

Stationsbrückenwaagen
Kohlenwaagen
Magazinswaagen. 867

Kataloge u. Kostenvoranschläge auf Verlangen portofrei und kostenlos.

Felten & Guilleaume

Fabrik elektr. Kabel, Stahl- und Kupferwerke, Actien-Gesellschaft, Wien, X. Gudrunstraße 11.

Zug- u. Barrierendraht m. hoher Festigkeit, Stachelzaundraht u. s. w.

Drahtseile für Aufzug, Transmissionen, Schiebebühnen, Zugschranken, Stell- und Läutewerke.

Bogenlampen-Aufzug- und Trageseile.

Zug- und Leitseile für Eisenbahn-Trajekte.

Leitungsdrähte nach verschiedenster Art isoliert, für Installationszwecke.

Kabel für Telegraphie, Telephonie und elektrische Licht- und Kraftübertragung.

Hochspannungskabel mit Felten & Guilleaume-Papierisolation.

Blocksignalkabel. Trolley-Drähte. 403

Österreichische Eisenbahn-Verkehrsanstalt

WIEN I. Volksgartenstraße 3.

Vermietung von Spezialwagen aller Art, Kastenwagen und Lowrys, Holz- und Kohlwagen, Zisternenwagen, Spezialwagen für Weintransporte etc., Projektierung, Bau und Finanzierung von Lokal- und Schleppbahnen, Errichtung von Reservoirs (Tanks) und Rohrleitungen (pipe lines) für Petroleum. 531

Maschinen- und Waggonbau-Fabriks-Aktien-Gesellschaft in Simmering

vormals **H. D. Schmid**

Wien-Simmering. Brünn-Königsfeld.

Waggon aller Art für Normal- und Schmalspur.

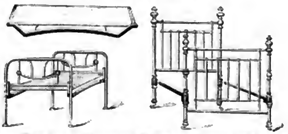
Krane und Hebezeuge.
Personen- und Lastenaufzüge.
Drehscheiben u. Schiebebühnen.
Hydraulische und elektrische Lokomotiv- u. Waggonhebeböcke.
Räderpressen, Räderversenkvorrichtungen.
Hüttenwerkseinrichtungen.
Eis- und Kühlmaschinen.
Dampfmaschinen, Dampfkessel, Reservoire.
Gas-, Benzin- und Petroleummotore.
Holzbearbeitungsmaschinen. 913
Wasserreiniger etc.

HUTTER & SCHRANTZ A.-G.

SIEBWAREN- u. FILZTUCHFABRIKEN.

K. u. K. HOF LIEFERANTEN

Wien, VI. Windmühlgasse Nr. 20



empfehlen: **Stahldraht-Matratzen, Eisen- und Messing-Möbeln** etc. etc. in vorzüglichster Ausführung zu sehr mäßigen Preisen.

Illustrierte Kataloge gratis und franko.

Radachsen • Radnaben

aus Schmiedeeisen, fertige Räderpaare für Export-Waggonfabriken liefert die Société Franco-Belge in Raismes, Frankreich und La Croyere, Belgien

General-Vertreter für Österreich-Ungarn: 654

Arthur Gobiet in Prag-Karolinenthal

Lebensversicherungs-Institut des Club österreichischer Eisenbahn-Beamten

Newyorker Germania

WIEN, I. Stubenring Nr. 18, im eigenen Hause.

Versicherungen in Kraft Ende 1906 564,000.000 Kronen. Aktiva laut Bilanz 1906 185,000.000 Kronen, Überschuß der Jahresgebahrung 1,635.700 Kronen, Dividenden verteilt an Versicherte 1906 2,422.100 Kronen, Kaution bei der k. k. Staats-Zentralkasse 10,437.500 Kronen.

Die Gesellschaft verteilt Dividenden schon nach einjährigem Bestehen der Police. Die Polizzen sind nach einjährigem Bestande unanfechtbar (Darlehens-Deckungs Polizzen) genießen sofortige Unanfechtbarkeit bei Selbstmord oder Tod durch Duell. Die Kriegsversicherung Wehrpflichtiger wird ohne Prämienerhöhung übernommen. Mitglieder des Club österreichischer Eisenbahn-Beamten genießen besondere Begünstigungen.

Gegründet 1880. Gegründet 1880.

Wichtig für Klavierkäufer und Mieter!

R. Waldhäusl's Klaviere und Pianinos sind stets die allerneuesten Eisenpanzerkonstruktions-Systeme mit Harfenverstellapparat. Einzige Spezialität, auf Teilzahlung in Monatsraten nach Wunsch für Beamte, Lehrer und sonst sicher angestellte Personen, unter 15jähriger bindender Garantie. Neue Instrumente zu fl. 220.—, 250.— und so stufenweise aufwärts. Überspielte von fl. 140.— an. Leihgebühr für neue Instrumente von fl. 4.— aufwärts. Gebrauchte Klaviere und Pianinos sowie Harmonium werden jederzeit umgetauscht oder angekauft. Rückkauf bewilligt.

Robert Waldhäusl's größtes Klavier-Etablissement und Leihanstalt, Wien, I., Schottengasse Nr. 2 (im Schottenstiftgebäude). Magazine und Lagerräume im eigenen Hause. — Telephon 16 502.

693

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ORGAN

des

Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

№ 9. Wien, den 2. März 1908. XXXI. Jahrgang.

Clubversammlung: Dienstag, den 10. März 1908, ½7 Uhr abends. Vortrag des Herrn J. Rihošek, k. k. Baurat im Eisenbahnministerium, über: *„Durchgehende Bremsen bei Güterzügen"*. Mit Lichtbildern.

Nach Schluß des Vortrages gemeinschaftliches Abendessen im Clublokale, wozu Anmeldungen vor Beginn des Vortrages erbeten werden.

Clubveranstaltungen im Monat März und April 1908.

7. März: *„Vergnügungsabend unter Beteiligung von Damen* Beginn 8 Uhr.

10. März: Vortrag*), Johann Rihošek, k. k. Baurat im Eisenbahnministerium, über: *„Durchgehende Bremsen bei Güterzügen."* Mit Lichtbildern.

17. März: Vortrag, Dr. Gustav Steinbach, Redakteur der „Neue Freie Presse", über: *„Das Recht und das Leben"*.

24. März: Vortrag, Ingenieur Eduard Scheichl, k. k. Baurat im Eisenbahnministerium, über: *„Die elektrische Bahn Wien—Baden"*. Mit Lichtbildern.

31. März: *Generalversammlung.* Beginn 6 Uhr.

7. April: Laternenabend, Leopold Ebert, Mitglied des Camera-Club, unter dem Titel: *„Auswahl meiner besten photographischen Aufnahmen."* (Div. Genres.) Zu diesem Laternenabend haben auch Damen Zutritt.

Zur Erneuerung des Lokalbahngesetzes.

Von Dr. **Franz Hilscher.**

(Fortsetzung.**)

Die vorangehenden prinzipiellen Ausführungen enthalten Anregungen zu Änderungen des Gesetzes bezw. des Entwurfes Pattai, die im Falle ihrer Annahme eine wesentliche Umgestaltung derselben zur Folge hätten. Wir überlassen sie der Würdigung durch die „kompetenden Faktoren" und gehen nun auf die Besprechung der Unterschiede zwischen Gesetz und Entwurf im einzelnen ein.

*) Die Vorträge beginnen um ½7 Uhr.

**) Siehe Nr. 6 und 7 der Ztg.

Die wesentlichsten dieser Unterschiede sind folgende:

Das Gesetz unterscheidet die Befreiungen, je nachdem die Rechtsgeschäfte (bezw. Verträge, Urkunden etc.), denen sie gewährt sind, vor der Konzessionserteilung (enthalten im Art. IV) oder nach derselben (enthalten in Art. V) vorfallen. Die letzteren sind wieder verschieden befristet; einige bis zum Schlusse des ersten, andere bis zum Schlusse des dritten Betriebsjahres (enthalten in lit. *a* des Art. V), einige Geschäfte sind stets gebührenfrei, ohne Rücksicht auf die Zeit, wann sie vorgenommen werden (enthalten in lit. *b* des Art.), einzelne Gebühren (lit. *c* und *e*) werden überhaupt erlassen und endlich wird eine Frist von 25 Jahren statuiert für Steuerbefreiungen (lit. *d* des Art. V)*).

Der Entwurf Pattai unterscheidet: Gebührenbefreiungen von Rechtsakten, die vor der Betriebseröffnung vorgenommen werden (taxativ aufgezählt im Art. IV), Befreiungen mit einer Befristung von drei Jahren nach der Betriebseröffnung (siehe Art. VII), ferner Befreiungen ohne zeitliche Beschränkung für Rechtsakte, die nach der Konzessionserteilung vorgenommen werden (Art. VIII und X) und endlich Befreiungen von Steuern mit einer Befristung von 25 Jahren nach der Betriebseröffnung (Art. IX).

Gesetz und Entwurf unterscheiden sich in dieser Beziehung sehr wesentlich durch die für die praktische Handhabung jedenfalls viel klarere Auseinanderhaltung und präzisere Bezeichnung der verschiedenen Fälle im Entwurfe Pattai; ferner durch die Vermehrung der Befreiungsfälle unter gleichzeitiger Verminderung der Anzahl der Fristen und durch die Substituierung der im Gesetze enthaltenen Zäsur: „Konzessionserteilung" durch die von Pattai gewählte „Betriebseröffnung", der ich von meinem allgemeinen Standpunkte aus, daß die Geschäfte auseinandergehalten werden sollen, je nachdem sie das Bau- oder Betriebskonto belasten, nur zustimmen kann. Denn finanziell, und darauf kommt es doch bei

*) Lit. *f* des Art. V ist bereits durch das Gesetz über die Fahrkartensteuer aufgehoben worden.

Digitized by Google

Gebührenbefreiungen etc. lediglich an, ist die Betriebseröffnung einer Eisenbahn das entscheidende Moment. Bis dahin gibt es nur Ausgaben, von da ab auch Einnahmen, während durch die Konzessionserteilung in dieser Beziehung nichts geändert wird.

Nebenbei bemerkt sollte der Art. VI des Entwurfes m. A. n. folgendermaßen stilisiert sein: „Alle innerhalb der ersten drei Betriebsjahre von der Lokalbahnunternehmung etc. ... genießen die Stempel- und Gebührenfreiheit". Dadurch würde der bei flüchtigerem Lesen verwirrende Hinweis auf die Konzessionserteilung (ein überflüssiger Anklang an das Gesetz) vermieden werden.

Bezüglich der Befristungen ist ferner hervorzuheben, daß der Entwurf Pattai die einjährige Frist für die Rechtsakte „zum Zwecke der Kapitalsbeschaffung, der Sicherstellung der Kapitalsverzinsung und des Betriebes, sowie zum Zwecke des Baues und der Instruierung der Bahn" (Art. V lit. *a* des Gesetzes) nicht enthält, sondern für alle diese Akte auch eine dreijährige Befreiungsfrist gewährt, mit der Motivierung, daß dies wegen der sehr leicht und oft eintretenden Verzögerungen in der Konstituierung der die Konzession übernehmenden Aktiengesellschaften, der Bauabrechnungen, des Entstehens von Nachtragserfordernissen, endlich wegen des umständlichen und zeitraubenden Verfahrens bei Kreditbewilligung für autonome Körperschaften nötig sei. Rühmlich ist im Art. VI des Entwurfes Pattai die einfache, klare und dabei doch umfassende Ausdrucksweise: „... gebührenfrei sind ... alle ... Verträge ... Urkunden ... und Eingaben: zum Zwecke des Baues, der Ausrüstung und des Betriebes der Bahn", wodurch insbesondere der vieldeutige Ausdruck des Gesetzes (Art. V lit. *a*) „zum Zwecke der Grundeinlösung" beseitigt und damit eine reichlich sprudelnde Quelle von Zweifeln über den Umfang desselben verstopft ist.

Ein Vorzug des Pattaischen Entwurfes vor dem Gesetze ist sein Art. XI, in welchem die allen einzelnen Befreiungsfällen gemeinsamen Bestimmungen zusammengefaßt sind, insbesondere vollkommen genau festgesetzt ist, welche Rechtsakte die Befreiungen genießen, so daß für die Zukunft die heute so häufigen Differenzen mit den Finanzbehörden über die Frage, ob ein oder der andere Rechtsakt, eine Urkunde etc., gebührenfrei oder gebührenpflichtig sei, wohl beseitigt werden dürften. Darnach sind gebührenfrei nicht nur die „Verträge, bücherlichen Eintragungen, Eingaben und sonstigen Urkunden" in den Fällen des Art. IV des Gesetzes, ferner in den Fällen des Art. V lit. *a* des Gesetzes auch „sonstige Amtshandlungen und amtliche Ausfertigungen", sondern ohne Ausnahme alle parteiseitigen und behördlichen, sonst der Gebührenpflicht unterliegenden Urkunden, Verträge, Eingaben, Amtshandlungen und amtlichen Ausfertigungen. Diese Befreiungen erstrecken sich auch auf die Gemeinde-, Bezirks- und Landeszuschläge und gelten nicht nur für die Lokalbahnunternehmungen, sondern auch für ihre Kontrahenten, sie sind also nicht persönliche, sondern sachliche, der Lokalbahnunternehmung zugute kommende Befreiungen, wodurch dem Gesetze gegenüber einerseits der finanzielle Effekt der Befreiungen vergrößert und anderseits eine heftig bekämpfte Härte aus der Welt geschafft wurde. Denn nach dem geltenden Gesetze mußten für Urkunden etc. über Rechtsgeschäfte, welche nicht die Lokalbahnunternehmung selbst, sondern ihr Kontrahent ausgefertigt etc. hatte, die Gebühren entrichtet werden, trotzdem das betreffende Geschäft nur zum Zwecke, z. B. des Baues der Lokalbahn geschlossen wurde, sie also die Kosten tragen mußte.

Daß Eingaben und Verhandlungen im Zivilprozesse nicht gebührenfrei sind, gilt nach Pattai allerdings auch allgemein, also auch für die Fälle des Art. IV, für die das Gesetz diese Bestimmung nicht enthält.

Zur Vermeidung von Zweifeln sollte es im Eingange des Art. XI heißen: „Sämtliche Befreiungen ... gelten bei Rechtsgeschäften, Urkunden und Eingaben aller Art ...

Bemerkenswert ist im Entwurfe Pattai ferner die genaue Bezeichnung aller jener Rechtsakte bezw. Fälle, die man in populärer, allerdings etwas ungenauer Rede als „Grundeinlösung" bezeichnet, indem im Art. IV Ziffer 1 und Art. VIII Ziffer 2 auf die Aufzählung der einschlägigen Rechte und Fälle im Eisenbahn-Enteignungsgesetze verwiesen wird, wo selbe ausdrücklich benannt sind. Bemerkenswert ist noch die Bestimmung im Art. VII des Entwurfes Pattai, welche im geltenden Gesetze nicht enthalten ist.

Was die Vermehrung der Befreiungsfälle anbelangt, so sind hievon besonders die im Art. VIII Ziffer 3–7 und Art. X Ziffer 2 genannten hervorzuheben, welche eintretenden Falles eine ziemlich bedeutende finanzielle Erleichterung für die sie genießenden Lokalbahnen herbeiführen würden.

Zu den einzelnen Artikeln des Pattaischen Entwurfes seien noch einige Bemerkungen erlaubt:

Im Art. IV, Ziffer 1, wären m. E. die Worte: „die Zusicherung der" zu streichen. Denn warum soll eine Urkunde über die Zusicherung der Abtretung von Grundstücken, über die Zusicherung einer Barzahlung etc. gebührenfrei sein, eine solche über die Abtretung, über die Barzahlung etc. selbst aber nicht; die ausdrückliche Nennung der „Feststellung der Bedingungen der Benützung öffentlicher Straßen" (Ziffer 2) scheint mir überflüssig zu sein, denn dies sind doch Vereinbarungen, welche unter den allgemeinen Kategorien der Ziffer 4 („Vereinbarungen behufs des Bahnbaues oder des Betriebes") unzweifelhaft inbegriffen sind.

Art. V wäre dahin zu ergänzen, daß auch nachträgliche Änderungen und Ergänzungen der Konzession und der Konzessions-Urkunde gebührenfrei sein sollen.

Der Art. VI gewährt die dreijährige Befreiung dem Konzessionär, seinem Rechtsnachfolger und dem Betriebsführer: eine, angesichts der von einzelnen Finanzbehörden versuchten einschränkenden Interpretation (Lokalbahnunternehmung = Konzessionär), durchaus zu billigende, extensive

Digitized by Google

Interpretation des im geltenden Gesetze Art. V, lit. *a* enthaltenen Begriffes „Lokalbahnunternehmung“, die allerdings im Geiste dieses Gesetzes bereits gelegen war, welches die Befreiungen eben nicht irgend einer Person, dem Unternehmer, sondern dem sachlichen Substrate, der „Unternehmung“, d. h. der Lokalbahn zuwenden will.

Die in Ziffer 2 desselben Artikels VI genannten Empfangsbestätigungen der Bauunternehmer und Lieferanten über Zahlungen für den Bau und die Ausrüstung der Bahn sollten meinem allgemeinen Prinzipe entsprechend ohne zeitliche Beschränkung gebührenfrei sein, sofern nur die bestätigten Beträge das Anlagekapitalskonto zu belasten haben. Ziffer 2 wäre also hier zu streichen und mit entsprechender textlicher Ergänzung in den Art. VIII des Entwurfes zu überstellen.

Im Art. VIII des Entwurfes fehlt m. E. die Übernahme von Garantieverpflichtungen, welche doch auch erst nach der Betriebseröffnung vereinbart werden kann und gewiß nicht unter den in Ziffer 7 genannten „Vereinbarungen in betreff des Betriebes“ verstanden werden können. Ziffer 7 sollte übrigens lauten: „Mit anderen Bahnen geschlossene Betriebführungs- und Anschlußverträge“, damit der Unterschied dieser Vereinbarungen von den im Art. VI, Ziffer 1 genannten „Vereinbarungen zum Zwecke des Betriebes“ ganz klar zum Ausdruck komme.

Der Eingang des Art. VIII enthält auch eine bedenkliche Abweichung von der sonst von P a t t a i durchgeführten Zäsur betreffs der Gebührenbefreiungen; hier ist maßgebend für den Zeitpunkt, von welchem an die betreffenden Geschäfte gebührenfrei sind, die Erteilung der Konzession, sonst, wie bereits bemerkt, der Tag der Betriebseröffnung. Dadurch wird ein Übergreifen der Zeiträume des Art. IV und des Art. VIII bewirkt, welche beide eine Anzahl von gleichen Rechtsakten befreien (vergl. Art. IV, Ziffer 1 und Art. VIII, Ziffer 2, Art. IV, Ziffer 4 und Art. VIII, Ziffer 1 und 3), was unter Umständen weittragende Folgen haben kann und daher beseitigt werden sollte.

Als sachlich richtig sind die Bestimmungen des Art. IX des Entwurfes anzuerkennen, da doch für die Steuerbemessung und natürlich auch für die Befreiung von der Steuer, erst jener Zeitpunkt in Frage kommen kann, von welchem an ein steuerpflichtiger Ertrag naturgemäß erst vorhanden sein kann, das ist vom Tage der B e t r i e b s e r ö f f n u n g. Nur sollte die Befreiung als sachliche, nicht als persönliche konstruiert werden, das heißt steuerfrei soll der Ertrag als solcher sein, nicht der Konzessionär.

Der Entwurf P a t t a i enthält nach den vorstehenden Darlegungen einerseits sowohl in betreff der begünstigten Rechtsakte, als auch in betreff der Befristungen für die Lokalbahnen sehr wertvolle Erweiterungen gegenüber dem geltenden Gesetze, von denen wir die meisten als berechtigt anerkannt haben, anderseits manche Bestimmungen, die noch erweitert oder geändert werden sollten.

Er muß aber m. E. noch eine durchgreifende prinzipielle Ergänzung erfahren, die sich aus dem Grunde der verschiedenen Befreiungen ergibt. Ich habe weiter oben ausgeführt, daß staatliche Begünstigungen einer Lokalbahn deshalb berechtigt sind, weil eine Lokalbahn naturgemäß ein finanziell schwaches Steuerobjekt ist, weil die Interessen der von ihnen berührten engen kollektiuistischen Verbände infolge deren angeborenen wirtschaftlichen Schwäche, der staatlichen Förderung bedürfen“. Daraus ergibt sich aber auch, daß überall dort, wo wir zwar eine echte Lokalbahn vor uns haben, dieselbe aber von Anfang an oder später nicht an dieser Schwäche leidet, die Befreiungen ihre staatswirtschaftliche Begründung verloren haben; daß also eine Bestimmung in den Entwurf gehört, welche jene Lokalbahnen, die einen gewissen, hohen Ertrag liefern (z. B. 6%) von den Steuer- und Gebührenbegünstigungen von jenem Jahre an ausschließt, in welchem sie dieses Erträgnis erreicht haben, u. zw. so lange, als dieser Ertrag erwirtschaftet wird, mit der Restringierung, daß durch die nunmehr eintretende Gebühren- und Steuerpflichtigkeit der Ertrag nicht unter jene Grenze herabgedrückt werden darf.

Die Gerechtigkeit einer solchen Bestimmung dürfte wohl kaum bestritten werden.

Um die Unterschiede, welche sich aus meiner Darstellung und Auffassung ergeben, ganz klar zum Ausdruck zu bringen, will ich es wagen, meinerseits einen Entwurf der in Rede stehenden Bestimmungen aufzustellen, um so deren Beurteilung zu erleichtern.

Art. IV. 1. Alle Rechtsgeschäfte, Verträge, Urkunden und Eingaben sowie sämtliche darüber zu pflegenden Amtshandlungen und zu erlassenden amtlichen Ausfertigungen, durch welche die Erbauung, Ausrüstung und der Betrieb einer Lokalbahn technisch, finanziell oder rechtlich vorbereitet, sichergestellt oder durchgeführt werden sollen, genießen bis zum Zeitpunkte der Betriebseröffnung die Befreiung von allen staatlichen Gebühren, Taxen und allen etwa bestehenden Gemeinde-, Bezirks- oder Landeszuschlägen, ohne Unterschied, wer diese Rechtsgeschäfte und Verträge geschlossen, die Urkunden ausgefertigt oder übernommen und die Eingaben überreicht und welche Behörde die Amtshandlung vollzogen hat.

2. Die gleiche Befreiung genießen alle zur Abwicklung der in Punkt 1 genannten Geschäfte notwendigen Urkunden, Eingaben, Amtshandlungen und amtlichen Ausfertigungen, selbst dann, wenn ihr Abschluß, ihre Errichtung, Übernahme, Überreichung und Durchführung erst nach der Betriebseröffnung erfolgt.

Art. V. Nach der Betriebseröffnung bis zur Erlöschung der Konzession kommen die im Art. IV genannten Befreiungen nur solchen Rechtsgeschäften, Verträgen, Urkunden, Eingaben, Amtshandlungen und amtlichen Ausfertigungen zu, welche sich auf Geschäfte beziehen, die mit Genehmigung des k. k. Eisenbahn-

Digitized by Google

ministeriums zum Zwecke des Baues, der Ausrüstung, der Umgestaltung oder Erweiterung der Bahn oder des Betriebes oder zu ihrer Abwicklung vorgenommen werden und deren Kosten das Anlagekapitalskonto der Lokalbahn zu belasten haben.

Art. VI. Im Falle streckenweiser Betriebseröffnung gelten die in den Art. IV und V festgesetzten Befreiungen für jede Teilstrecke besonders.

Art. VII. Gebühren, Taxen und Zuschläge hiezu sind ferner nicht zu entrichten:

1. Für die Erteilung, Änderung oder Ergänzung der Konzession und für die Ausfertigung der betreffenden Urkunden.

2. Für den Übergang einer Lokalbahn an die in der Konzession vorgesehene Aktiengesellschaft.

3. Für die Übertragung einer Lokalbahn in das Eigentum des Staates, eines Landes, Bezirkes oder einer Gemeinde.

4. Für die Fusion mehrerer Lokalbahnen.

5. Für die mit anderen Bahnen geschlossenen Betriebs-, Pacht- und Anschlußverträge.

Art. VIII. Die in den Art. IV und V genannten Befreiungen beziehen sich nicht auf Eingaben, Amtshandlungen und amtliche Ausfertigungen im Zivilprozesse. Jedoch sind Urkunden der im Art. IV, V und VII bezeichneten Art, wenn sie als Beilagen zu Prozeßeingaben verwendet werden, vom Beilagenstempel befreit.

Art. IX. 1. Vom Ertrage einer Lokalbahn ist die Erwerbsteuer nach dem Personalsteuergesetz vom 25. Oktober 1896, R.-G.-Bl. Nr. 220 Hauptstück I und II oder einem anderen an die Stelle desselben tretenden Gesetze auf die Dauer von 25 Jahren nicht zu entrichten.

Die Frist für die Erwerbsteuerbefreiung beginnt mit der Betriebseröffnung, bei Übergang zu einer veränderten Betriebsart, mit der Eröffnung des geänderten Betriebs.

Bei streckenweiser Betriebseröffnung ist von der Regierung nach Ermessen eine mittlerer Termin für den Fristbeginn festzusetzen.

Spätere Erweiterungsbauten und Nebenanlagen begründen eine neue Fristberechnung dann, wenn sie sich als selbständige Steuerobjekte darstellen; die Befreiungsfrist für solche Objekte läuft von dem Tage des Benützungskonsens an.

2. Die Kupons der von einer Lokalbahn aufgenommenen Anlehen sind stempelfrei.

Art. X. Falls eine die Befreiungen der Art. IV—VI, Art. VII, Ziffer 5, und Art. VIII—IX genießende Lokalbahn nach Ausweis ihrer letzten Bilanz mehr als 6% Reinerträgnis geliefert hat, so erlöschen alle diese Befreiungen für so lange, als das Reinerträgnis 6% überschreitet, mit der Maßgabe, daß durch die zu zahlenden Steuern, Gebühren und Taxen das Reinerträgnis nicht unter 6% herabgedrückt werden darf. Die näheren Bestimmungen über die erforderlichen Nachweisungen und Abrechnungen sind im Verordnungswege zu erlassen.

(Fortsetzung folgt.)

Die Improvisa in der Weltwirtschaft.

Vortrag gehalten am 3. Dezember 1907 im Club österr. Eisenbahn-Beamten von Dr. Sigmund Schilder.

Das extreme Schutzzöllnertum unserer Tage liebt es bisweilen, von einem weltwirtschaftlichen „Entwicklungsgesetze“ zu sprechen, das seinen Ansichten und Bestrebungen günstig sei. Danach soll nämlich die Entwicklung der einzelnen Volkswirtschaften dahin gehen, sich immer mehr auf die eigene Kraft zu stützen und vom Weltmarkte immer unabhängiger zu werden. Ferner soll der Welthandel nach dieser Auffassung im relativen Rückgange (der absolute Fortschritt ist ja unleugbar) begriffen sein und nur mehr der Innenhandel der einzelnen Staaten einer hoffnungsvollen Entwicklung entgegengehen. Es würde zu weit führen, an dieser Stelle auch nur andeutungsweise alle jene Tatsachenreihen und wirksamen Faktoren vorzuführen, die dem von den extremen Schutzzöllnern dargelegten „Entwicklungsgesetze“ widerstreiten; die folgende Darstellung soll sich vielmehr auf die Darlegung der wichtigen Rolle beschränken, welche die „Improvisa“ im Sinne einer steten Belebung und wohl auch relativen Zunahme des internationalen Verkehres innerhalb der Weltwirtschaft ausüben. Unter „Improvisa“ (Einzahl „Improvisum“) sind unerwartete im regelmäßigen Gange der Dinge zum mindesten nicht mit Genauigkeit vorausberechenbare Vorkommnisse innerhalb der einzelnen Nationalwirtschaften zu verstehen; diese Vorkommnisse sind so gut wie immer wenigstens einzelnen Kreisen der betroffenen Volkswirtschaft unangenehm, öfters sogar für die überwiegende Mehrzahl der Wirtschaftssubjekte des betreffenden Volkskörpers geradezu katastrophal. Zum Ausdruck aller dieser Beziehungen ist vielleicht das fremdsprachige neutrale Wortbild geeigneter, als irgend eine langatmige deutsche Wortzusammensetzung.

Man könnte bei diesen Improvisa zwei Hauptgruppen unterscheiden: Menschenwerk bezw. soziale Erscheinungen und Naturvorkommnisse. Innerhalb der erstgenannten Gruppe wären solche mehr aktiver Art, wie Krieg, Empörung, Mobilisierung, plötzlicher Zollveränderungen (letztere sehr oft Folgewirkung irgend eines anderen Improvisums), Strikes, Aussperungen, sonstige Arbeiterbewegung, spekulative Eingriffe einer mächtigen Hand in die Marktverhältnisse irgend eines Weltmarktartikels (öfters von einem Improvisum ausgehend, wie Leiters Getreide-Haussespekulation i. J. 1898 vom spanisch-amerikanischen Krieg, oder ein solches voraussehend) etc., zu unterscheiden von solchen mehr passiver Art, die als Folgewirkung irgend eines Geschehenlassens, öfters eines schuldhaften Geschehenlassens aufzufassen sind, wie Arbeitermangel durch unerwartet mächtige Auswanderung, Waggonmangel, Kohlenmangel, Agioschwankungen (letzgenannte sehr oft, freilich nicht immer Folgewirkung irgend eines anderen Improvisums). Unter den Naturvorkommnissen wären zu nennen: Mißernten, insbesondere auch schlechte Weinlesen und Hopfenernten, Dürren und Wassermangel (freilich durch nachlässige Forstpolizei nicht selten schuldhaft herbeigeführt), Überschwemmungen (hier gilt dasselbe wie bei Dürren und Wassermangel), eventuell auch überreiche, preissenkende Ernten, Rohölausbrüche, Erdbeben, Vulkanausbrüche, Stürme, große Brände (insbesondere Fabriksbrände), Epidemien, Änderungen in den Fischzügen an den Seeküsten etc.

Digitized by Google

Einen so ausnahmsweisen, nicht mit Regelmäßigkeit eintretenden Charakter diese Ereignisse für die einzelnen hievon betroffenen Volkswirtschaften auch haben mögen, so verhält sich dies doch durchaus anders mit dem gesamten Weltmarkte. Bei dessen ungeheurer Größe, bei der Vielfältigkeit der ihm angehörenden Klimate, für ihn in Betracht kommenden atmosphärischen und geologischen Verhältnisse, Stufen der Zivilisation und Barbarei, bei der Unfertigkeit vieler Staatswesen und Wirtschafts- sowie Gesellschaftszustände sind die genannten Improvisa, seien sie nun als Menschenwerk oder als Naturvorkommnisse aufzufassen, stets irgendwo in größerem oder geringerem Ausmaße anzutreffen. Irgendwo auf der Erde gibt es stets Krieg oder wenigstens eine Kolonialexpedition oder größere gewaltsame Empörung. Stets müssen irgendwelche Mißernten, Dürren, Überschwemmungen, Stürme, Epidemien etc. in ihrer schlechten Einwirkung auf die Nahrungsmittel- oder Futterstoffversorgung bezw. auf die Exportfähigkeit einzelner Gebiete durch irgendwelche Zuflüsse aus momentan glücklicheren Ländern ausgeglichen werden. Stets werden irgendwo wichtige Industriezweige oder ganze Industriegebiete bezw. Verkehrseinrichtungen durch mehr oder minder stürmische oder zähe Arbeiterbewegungen gelähmt. Unaufhörlich verzeichnen die Instrumente der Erdbebenwarten Erschütterungen der Erdrinde; und selbst der kleinere Teil der hievon auf das Festland entfallenden größeren Erdbeben reicht aus, um bedeutsame weltwirtschaftliche Wirkungen auszuüben, da die stets dichter werdende Besiedlung der Erde die Möglichkeit bedeutender wirtschaftlicher Zerstörungen vergrößert.

Das bisher Gesagte steht in einem scheinbaren Widerspruche zu herkömmlichen Vorstellungen. Da nämlich von diesen als Improvisa bezeichneten zweifellos unangenehmen, öfters sogar geradezu katastrophalen Ereignissen große Störungen des nationalen Wirtschaftslebens ausgehen, befremdet es auf den ersten Blick, von den weltwirtschaftlich belebenden Wirkungen derselben Ereignisse zu hören. Man übersieht aber bei diesem Befremden, daß nicht nur durch die Improvisa das innere Wirtschaftsleben zumeist viel mehr leidet, als die internationalen wirtschaftlichen Beziehungen, sondern auch der Welthandel geradezu als Aushilfsmittel in inneren Verlegenheiten zu betrachten ist; er wird hiezu durch die hohe Entwicklung, die das Verkehrswesen im 19. Jahrhundert genommen hat, besonders befähigt. Viele Unglücksfälle, welche die hiedurch betroffenen Gebiete bei der unvollkommenen Verkehrsorganisation früherer Jahrhunderte unter den schmerzlichsten Entbehrungen mit sich selbst ausmachen mußten, werden jetzt durch das Zusammenwirken aller Gebiete des großen Weltmarktes weit leichter ertragen, wie z. B. Mißernten infolge der Tatsache, daß dem Weltmarkt in jedem Monate des Jahres reife Getreideernten aus irgendwelchen Landstrichen der nördlichen oder südlichen Halbkugel zur Verfügung stehen.

Hiebei darf man sich nicht dadurch irreführen lassen, daß bisweilen während einer inneren, zu den Improvisa zu rechnenden Katastrophe der Außenhandel des betreffenden Gebietes nur kleine Veränderungen, ja sogar gelegentlich kleine Rückgänge aufweist, wie z. B. jener Rußlands, während der Jahre 1903—1906 (d. h. im letzten Jahre vor Krieg und Revolution und in diesen bösen Jahren selbst). Denn der innere Verkehr nimmt während solcher katastrophaler Ereignisse derart ab, daß selbst ein einigermaßen verringerter Außenhandel gegenüber dem weit stärker zurückgegangenen Innenhandel noch immer ein relatives Wachstum aufweist.

In solchen Krisen werden auf den Inlandsmarkt zugeschnittene Industrien und Produktionen dritter Länder plötzlich exportfähig, und bisher exportfähige Produktionen des durch das katastrophale Improvisum betroffenen Landes leiden an ihrer Exportfähigkeit Schaden, so daß sogar an Stelle großer Exportbetätigungen Ausfuhrverbote treten, wie z. B. das Pferdeausfuhrverbot in Rußland nach Beginn des Krieges mit Japan, das rumänische Maisausfuhrverbot im Jahre 1904/05 oder das russische Getreideausfuhrverbot im Jahre 1891, beide als Folge von Mißernten. Durch alle diese Erscheinungen, die zwar für die einzelnen betroffenen Gebiete den Charakter des Außerordentlichen, Unregelmäßigen an sich tragen, aber für den ganzen großen Weltmarkt regelmäßig wiederkehrende, stets irgendwo und öfters sogar mehrfach vorfindliche Erscheinungen darstellen, werden der internationalen Handelsbewegung beständig fruchtbare Anregungen und Betätigungsfelder geboten, und jedem, der die internationalen Handelsverhältnisse studiert, muß es auffallen, daß fast jede unerwartete Mißlichkeit oder gar Katastrophe zur fruchtbringenden kommerziellen Konjunktur wird, wenn auch zum Glück nicht jede Konjunktur mit einer Mißlichkeit oder Katastrophe zusammenhängt. Jedenfalls kann aber bei der ständigen Durchkreuzung des regelmäßigen nationalwirtschaftlichen Verlaufes von jenem Zustande der Starrheit und allmählichen Einengung keine Rede sein, die von der eingangs erwähnten schutzzöllnerischen Richtung als das Kennzeichen der modernen weltwirtschaftlichen Entwicklung ausgegeben wird. (Schluß folgt.)

CHRONIK.

Personalnachricht. Se. k. u. k. Apostolische Majestät haben dem Oberbaurate im Eisenbahnministerium Hugo Koestler taxfrei den Titel und Charakter eines Ministerialrates zu verleihen geruht.

34. Eisenbahn-Ball, 27. Februar 1908. Um $^3/_4$ 9 Uhr erschien der Protektor des Balles, Se. Exzellenz der k. k. Eisenbahnminister, Geheimer Rat Dr. Julius Derschatta Edler v. Standhalt. Vom Allerhöchsten Hofe war erschienen: Seine k. u. k. Hoheit Herr Erzherzog Leopold Salvator mit Kammervorsteher Durchl. August Prinzen v. Lobkowitz um $^3/_4$ 10 Uhr und verblieb bis 11 Uhr. Um $^1/_4$ 10 Uhr erfolgte der Einzug der Patronessen unter den Klängen einer Polonaise: Exzellenz Henriette Gräfin Larisch-Larisch geführt von Herrn k. k. Eisenbahnminister Dr. Julius Derschatta Edlen von Standhalt, Exzellenz Aglaë Gräfin Kinsky-Anersberg geführt von Herrn Gardekapitän Grafen Beck, Exzellenz Flora Derschatta Edle v. Standhalt geführt von Herrn Präses Ober-Inspektor Nehlinger, Exzellenz Ernesta Baronin Merkl geführt von Herrn Geheimrat Dr. Ritter von Roža, Gräfin Olga Marenzi-Alberti geführt von Herrn Feldzeugmeister Baron Merkl, Marie Baronin Habrda geführt von Herrn Grafen Ferdinand Buquoy, Elise Dittrich geführt von Herrn Minister Peschka, Fanny Edle v. Lehnert geführt von Herrn Graf Kinsky, Dina Baronin Buschmann-Marcocchia geführt von Herrn Geheimrat Dr. Libarzik, Lucie Traeger Edle von Rhonhof geführt von Herrn Ministerpräsident Dr. Max Freiherr von Beck, Melanie Baronin Ferstel-Thorsch geführt von Herrn Dr. Weiß v. Teßbach, Emmy Eisner v. Eisenhof geführt von Minister Prašek, Emilie Gentebrück geführt von Herrn Sektionschef Dr. Ritter v. Forster, Justine Groß geführt von Herrn Hofrat Dr. Alfons v. Glaser, Cäcilie von Mannlicher geführt von Herrn Ober-Inspektor Carl Fischna, Louise Weinmann geführt von Herrn Sektionschef Dr. Röll, Louise Weiß von Teßbach-Sarnthein geführt von Herrn Oberst Löhl des Generalstabes. Der Ball war durch den Besuch einer ungemein großen Reihe hervorragender Persönlichkeiten ausgezeichnet. Es waren erschienen: die Minister: Ministerpräsident Dr. Baron Beck, Minister

Digitized by Google

Peschka und Prašek; die Aristokraten: Graf Ferdinand Buquoy, Graf Larisch-Mönnich, Graf Kinsky, Graf Marluzi, Graf Blome-Stirbey; die Militärs: Feldzengmeister Freiherr v. Albori, Baron Merkl, die Oberste Terlain, Clausnitz, die Majore Vidale, Konrady, Wagner, Steinhauser, Josef von Pacor, die Hauptleute Bittner, Schütze, Rischka, Jaeger, Kramer v. Marchau, Bassy; das Herrenhausmitglied: Geheimrat Dr. v. Roža; Polizeipräsident a. D.: Baron Habrda; die Reichsratsabgeordneten: kais. Rat Medinger, Dr. Chiari, Dr. Kuranda, Rektor der Hochschule für Bodenkultur Dr. Koch; die Verwaltungsräte: Eisner v. Eisenhof, kais. Rat Mattoni, Baron Bertold Popper v. Podhragy, Dr. Johann Berger, Regierungsrat Dr. Bing, Baurat Redlich, Königer, Melzer, kais. Rat Schenker-Angerer, v. Huze, Dr. Alfons v. Glaser, Richards, Kommerzialrat Weinmann (Aussig), Dr. Weiß v. Teßbach; die Sektionchefs: Dr. A. Millemoth, Dr. Schuster v. Bonnott, Dr. Röll, Toček; der Vizebürgermeister: Dr. Neumayer; die Ministerialräte: Binder, Dr. Träger v. Rhonhof, Baron Buschman, Spieß, Marek, Dr. Freiherr v. Raymond, Dr. Kolisko, Ritter v. Kosiński; die Hofräte und Direktoren: Staatsbahndirektor Proske, Sam. Ritter v. Hahn, Regierungsrat Dr. Schmitz, Direktor Martinek, Ziwsa, Bergwerksdirektor Ritter von Fritsch, Brüll, Direktor Janotta, Verkehrsdirektor Neesler, Masch.-Direktor Prossy, Staatsbahndirektor a. D. Geyer, die Regierungsräte: Zurunić, Direktor Beyer, Lauboeck, Oberlandesgerichtsrat Dr. Ritter von Neubauer; die Oberbauräte: Landesoberbaurat Nagl, Baudisch, Wielemans, Musil, Zuffer, Obersanitätsrat Dr. v. Britto, Oberbaurat Petschacher; die Sektionsräte: Dr. Geutebrück, Dr. Boess, Dr. Hopfgartner, Dr. Karminski, Generalinspektor Suppan; die Zentralinspektoren: Dr. Alfred Scheiber, Reiber, Wenzel, Polizeirat Gayer; die Kommerzialräte: Skutezky, kais. Rat Wilh. Rob. Huber, Peter, Ullmann, Thill, Kanitz, Riedl, Maass; Staatseisenbahnrat: Reich, Landesgerichtsrat Pokorny; die kais. Räte: Kellermann, Wilhelm, Dr. Fried, Berl; die Bauräte: Blaschek, Hirt, Heinz Gerl, Klose, Ribošek, Bergrat v. Wurzian, v. Pischof, Meier; die Oberinspektoren: Vogl, Wilhelm, Albert, Stockert, Vogl, Baron Schienk, v. Warady, Schiler, Jakob Neblinger der Generalinspektion, Schütze, Wodak, Rosenhek; die Ministerialsekretäre: Krauss, Dr. Gormasz; die Großindustriellen: Hammerschmidt, Barck, Dr. Alfred Reich, Kukla, Luzian Brunner, Winheim, Sachsel, Dr. Rössel, Direktor Schlossberg, Direktor Thomas, Baumeister Stättermayer, Edler v. Frank, Pintsch, Hansel; ferner die Herren: Bildhauer Schwerdtner, Inspektor Maurer von Mörtelau, Professor Burgerstein, Inspektor Lindinger, Hof- und Gerichtsadvokat Dr. Eisenschitz, Hoflieferant Keller, Backhausen, Inspektor Gustav Reich, Oberverwalter Kalusay, Dr. Reinitz, Hof-Photograph Scolik, Inspektor Roda, Reiff, Jaffé, Alfred Im Hof, Inspektor Zeidler, Müller, Janisch, Bondy, Rita v. Küry, Hof- und Gerichtsadvokat Dr. Haas, Burgschauspielerin Liesenberg.

Die Eröffnung des Balles geschah durch den Einzug der Eröffnungspaare des Fräuleinkomitees, von denen 10 Paare Lorberkränze mit weißen Schleifen unter den Klängen der Volkshymne huldigend zur Seite der Kaiserbüste niederlegten. Der Tanz wurde durch 68 Paare eröffnet und wurde dann bis in die frühen Morgenstunden eifrigst gepflegt. Die jungen Damen, von denen eine besonders große Anzahl hervorragender Schönheiten erschienen war, hatten über Tänzermangel nicht zu klagen, die Unterhaltung und die Stimmung war äußerst lebhaft, fröhlich und distinguiert.

Der vom Komitee dem Feste gebotene Rahmen war äußerst geschmackvoll. Das Motiv für die Ausschmückung der Patronessenestrade war „Kaiserhuldigung": Rechts befanden sich reich dekorierte durch Kronen gekrönte Pilaster, der Saal war durch eine dreigeteilte monumental gehaltene Wand abgeschlossen. Die Mittelwand wurde von einem mächtigen stilisierten, in Farben gehaltenen Kaiseradler ausgefüllt, von welchem sich die auf hohem Sockel postierte Kaiserbüste, von Prof. Johannes Benk modelliert, wirkungsvoll abhob.

Die beiden Seitenflügel nahmen je ein Kolossalrelief, beide vom Bildhauer Karl Maria Schwerdtner junior modelliert, auf. Das eine stellte dar, wie der Kaiser zur Zeit des Regierungsantrittes in seinem vierspännigen Reisewagen fuhr.

Aus der geschlossenen Karosserie des in voller Fahrt befindlichen Wagens blickt das jugendliche Antlitz des Kaisers.

Das zweite Relief führt uns in die Gegenwart, indem es den Kaiser seinem neuesten Hof-Salonwagen entsteigend darstellt.

Linksseitig befand sich auf der Estrade ein großer architektonisch reich dekorierter sechseckiger Pavillon von zwei blumengeschmückten Terassen umgeben, der eine Ausstellung von Bildern, Original-Aquarellen und Pastellen aus dem Leben des Kaisers enthielt.

Diese Originale, darunter die neueste noch nicht in die Öffentlichkeit gelangte Aufnahme des Kaisers, wurde vom Hofphotographen Charles Skolik zur Verfügung gestellt.

Die allgemeine Ausschmückung des Saales war in Weiß und Gold gehalten mit Lorbeer-Festons.

Die prachtvolle Beleuchtung hatten die Siemens-Schuckert-Werke installiert und war hauptsächlich auf die Estrade konzentriert.

Der Entwurf der ganzen Ausschmückung stammte von dem Komiteemitgliede Architekten Herrn Robert Hartinger, der bei der Ausführung durch Herrn Wilhelm Filans tatkräftigst unterstützt wurde.

Als Damenspende, im Atelier August Klein hergestellt, erhielten die Damen eine zierliche Bonbonnière in Altsilber, deren figuraler Schmuck als Jubiläumshuldigung die Reisen des Kaisers von einst und jetzt darstellen. Der Deckel trägt eine Plakette vom Bildhauer C. M. Schwerdtner jun., welche im zarten Relief eine Szene vom Jahre 1848 zeigt. Der Kaiser steigt (in Generalsuniform) aus seinem à la Daumont bespannten Reisewagen.

Die Seitenwand bringt ein Bild aus der Jetztzeit und trägt als Ornament den heutigen Hofzug, dessen Mitte der charakteristische, prachtvolle, sechsachsige Salonwagen Seiner Majestät einnimmt.

Eine besondere Überraschung wurde sämtlichen Damen zuteil durch Überreichung eines in Aquarelldruck hergestellten ausgezeichneten Kaiserbildes aus dem Hofatelier Skolik.

Um das gesellschaftliche und finanzielle Gelingen des Festes hat sich das Komitee, mit Präses Karl Neblinger, den Vizepräsidenten Rudolf Ritter von Pischof und Adolf Janisch an der Spitze, die größten Verdienste erworben. Das reiche Erträgnis des Balles wird wieder Kummer und Not vieler dienstuntauglich gewordener nicht pensionsfähiger Eisenbahnbediensteter, deren Witwen und Waisen lindern, wodurch jedenfalls dem Glanze des Festes erst die wahre Weihe zuteil wird.

Vorträge über Elektrotechnik. Im elektrotechnischen Institute der k. k. technischen Hochschule (IV Gußhausstraße 25) finden zugunsten des Vereines zur Förderung einer Mensa technica in Wien an den Donnerstagen vom 5. März bis 2. April um 7 Uhr abends nachstehende fünf Demonstrationsvorträge statt.

Donnerstag, den 5. März, 7 Uhr abends. Prof. Karl Pichelmayer: Magnetische, dynamische und Induktionswirkungen des elektrischen Stromes. Donnerstag, den 12. März, 7 Uhr abends. Prof. Karl Pichelmayer: Elektrische

Digitized by Google

Maschinen und Motoren. Donnerstag, den 19. März, 7 Uhr abends. Prof. Dr. J. Sahulka: Wärme- und Lichtwirkungen des elektrischen Stromes. Donnerstag, den 26. März, 7 Uhr abends. Prof. Karl Hochenegg: Erzeugung und Verteilung des elektrischen Stromes; elektrische Arbeitsübertragung und elektrische Bahnen. Donnerstag, den 2. April, 7 Uhr abends. Prof. Dr. Max Reithoffer: Elektrische Schwingungen und Wellen und die drahtlose Telegraphie und Telephonie.

Karten für alle 5 Vorträge sind im Vorverkaufe erhältlich im Elektrotechnischen Institute beim Torwart (Telephon Nr. 1710). Für einzelne Vorträge werden Karten nur nach Maßgabe des Platzes am Vortragsabende ausgegeben: Die Preise sind:

	Für alle 5 Vorträge	Für 1 Vortrag
1. bis 10. Reihe	K 15	K 4
11. „ 17. „	„ 10	„ 3
Gallerie-Sitz- und Stehplätze	„ 4	„ 1

Wohnungsfürsorge. Das Eisenbahnministerium, welches sich infolge der herrschenden Wohnungsteuerung die Beschaffung gesunder und billiger Wohnungen für das Personal der k. k. Staatsbahnen seit einer Reihe von Jahren angelegen sein läßt, hat kürzlich einen in unmittelbarer Nähe des Westbahnhofes gelegenen Grundkomplex erworben, auf welchem neun dreistöckige Wohngebäude mit insgesamt 144 Wohnungen zu je einem Zimmer, Kabinett und Küche errichtet werden. Diese Wohnungen sind in erster Linie für die Zugsbegleiter des Westbahnhofes bestimmt, denen hiedurch neben den hygienischen und finanziellen Vorteilen auch eine bessere Ausnützung der Ruhezeiten erwachsen wird, da sie dann nicht mehr nach Beendigung der Fahrt weitgelegene Wohnungen aufsuchen müssen. Bei Anlage und Einteilung der neuen Wohngebäude wird namentlich auf die direkte Lüftung und Belichtung sämtlicher Haupt- und Nebenräume, sowie auch auf die Herstellung von Gartenanlagen und Kinderspielplätzen für mindestens 450 Kinder Bedacht genommen werden. Die Baukosten von rund K 900.000 werden aus den Mitteln des Pro isionsinstitutes bestr tten.

Die österreichischen Waggonfabriken haben dem Eisenbahnministerium einen Vorschlag unterbreitet, der bezweckt, die Frage des Waggonmangels einer Lösung zuzuführen. In einer dem Ministerium übermittelten Eingabe der Fabriken erbieten sich dieselben, der Eisenbahnverwaltung 20.000 Waggons leihweise zu überlassen, wobei es den Staatsbahnen freistehen soll, die Waggons jederzeit käuflich zu erwerben. Die Transaktion ist in der Weise gedacht, daß die Fabriken die Waggons innerhalb eines gewissen Zeitraumes fertigstellen und sie gegen einen bestimmten Mietpreis den Staatsbahnen überlassen. Der Mietpreis sollte so bemessen werden, daß in ihm auch die Amortisationsquote für die Anschaffung der Waggons zum Ausdrucke gelangt. Nach 15 Jahren sollen die Waggons vollkommen amortisiert sein und dann den Staatsbahnen gehören, falls diese es nicht vorziehen, den ganzen oder einen Teil des gemieteten Fahrparkes früher zu erwerben.

LITERATUR.

Genußaktien und Genußscheine. Von Dr. jur. D. Fuhrmann, Wien, Manz, 1907.

Das System der Privatbahnen hat in Österreich seinen Höhepunkt überschritten, es tritt im Vergleich zum Staatsbahnsystem immer mehr zurück und dürfte in absehbarer Zeit bis auf wenige Ausnahmen verschwinden. Die natürliche Folge davon ist, daß alles, was zu den besonderen Eigentümlichkeiten dieses Systems, speziell seiner Organisation als Aktiengesellschaft, gehört, an allgemeinem Interesse verliert. Bloß eine einzige Ausnahme hievon dürfte sich bemerkbar machen. Je mehr sich die Privatbahnen, seien sie verstaatlicht oder nicht verstaatlicht, dem Ende ihrer Konzessionen nähern, desto mehr gewinnt eine ihrer rechtlichen Einrichtungen an Bedeutung: Der Genußschein. In demselben wird nach Verlosung der Aktien das gesamte bisher in den Privatbahnen investierte Kapital zur Erscheinung gelangen. Dieses bisher*) von der Literatur stark vernachlässigte Gebiet behandelt die genannte Studie. Das wichtigste Ergebnis derselben ist: Die Genußtitel sind strenge in Genußaktien und Genußscheine zu scheiden. Zu den Genuß**aktien** gehören alle diejenigen, welche an Stelle verloster Aktien ausgegeben wurden. Die Verlosung geschieht aus dem Reingewinne. Die Inhaber der Genußaktien bleiben wirkliche Aktionäre, Mitglieder und nicht Gläubiger der Gesellschaft. Allerdings liegt in der Verlosung eine gewisse Umgestaltung des Aktienrechtes, namentlich hinsichtlich des Anteiles an der Dividende und dem Vermögen bei der Liquidierung. Die Genuß**scheine** hingegen sind niemals durch Verlosung von Aktien entstanden. Sie sind nicht Aktien und verbriefen immer nur Gläubigerrechte. Zu den Genußscheinen gehören: 1. „Zu Aktien" ausgegebene Genußscheine, das heißt selbständige von den Aktien unabhängige Wertpapiere, welche ihre Entstehung der Abtretung eines Teiles vermögensrechtlicher Ansprüche der Aktionäre verdanken. 2. Gründerscheine. Sie sichern für die bei der Gründung der Gesellschaften geleistete Dienste besondere Vorteile als Gründerlohn zu. 3. Genußobligationen. Sie sind Genußscheine, welche aus verschiedenen Gründen (Fusionierungen von Gesellschaften usw.) entstehen.

Der Schwerpunkt der Studie liegt in der für den Eisenbahnaktionär überaus wichtigen Frage über die rechtliche Natur des an Stelle der Aktie tretenden Genußtitels. Die oben skizzierte rechtliche Natur der Genußaktie begründet Fuhrmann folgendermaßen: Neben dem Genußtitel erhält der Inhaber der verlosten Aktie aus dem Reingewinne einen der Aktieneinlage entsprechenden Betrag, welcher eine besondere Art von Dividende darstellt. Da der ausbezahlte Betrag keine Rückzahlung der Aktieneinlage, sondern bloß eine außerordentliche Dividende darstellt, bleibt der so begünstigte Aktionär weiter Mitglied der Gesellschaft mit allen einem solchen ungekürzt zustehenden Rechten. Diese Begründung wirkt nicht überzeugend. Man kann die dem Nominalbetrag der Aktie gleiche Zahlung anläßlich der Verlosung als Rückzahlung auffassen, ohne die Stellung des Inhabers des Genußtitels irgendwie zu gefährden. Dies lehrt die Betrachtung der Wirtschaftsführung jeder Eisenbahn-Aktiengesellschaft. Dieselbe rechnet schon vom Beginne der Unternehmung damit, daß der größte Teil ihres Kapitals, der heimfällige Eisenbahnkörper, capital à fonds perdu ist. In keiner Betriebsperiode kann daher von Gewinn gesprochen werden, wenn nicht dieser Umstand berücksichtigt ist. Der größte Teil des in der heimfälligen Unternehmung angelegten Kapitals sind zugleich Betriebskosten, welche durch die Wirtschaftsführung aus dem Gewinne ersetzt werden müssen. Deshalb wird der Amortisationsfond angelegt und dem Aktionär neben der Dividende ein Betrag in der Höhe des ursprünglichen Kapitals aus diesem Fonds rückerstattet. Dieses bleibt allerdings in der heimfälligen Unternehmung auch nach der Verlosung gebunden und bildet weiter einen Bestandteil des investierten, werbenden Kapitals. Darin ist der Grund der prinzipiell gleichen Stellung des Besitzers der Aktie und des Inhabers der Genußaktie zu suchen.

*) Mit diesem Thema befaßten sich bisher bloß: Feistmantel, „Juristische Blätter". Wien 1881, Nr. 34. Klemperer, „Die rechtliche Natur der Genußscheine", Halle 1898. Weinberg, „Die Genußscheine der Eisenbahn-Aktiengesellschaften", „Die Genußscheine der französischen Eisenbahnen". „Österreichische Eisenbahnzeitung" Nr. 4, vom 1./II. 1904, resp. Nr. 29, vom 20./XI. 1905.

Digitized by Google

In sprachlicher Beziehung kann folgende Bemerkung nicht unterlassen werden. Fuhrmann unterscheidet strenge zwischen Genußaktie und Genußschein hinsichtlich ihrer Entstehung und rechtlichen Bedeutung. So wünschenswert diese Unterscheidung wäre, so sehr widerspricht sie dem Sprachgebrauch. Denn die Genußaktien im Sinne Fuhrmanns werden in Österreich nie anders als Genußscheine benannt (s. offizielles Kursblatt).

Jedenfalls gebührt dem Verfasser das Verdienst, die Bedeutung der Genußscheine nach allen Richtungen dargelegt zu haben. Auf diesem Gebiete herrschte die längste Zeit die verschiedenste Auffassung. Einzelne Bahnen haben noch heute Bestimmungen in ihren Statuten, welche der rechtlichen Natur des Genußscheines direkt widersprechen*). Sollten die Aktionäre dieser Bahnen nicht noch vor Eintritt der Verlosung ihrer Aktien eine der rechtlichen Natur der Genußscheine entsprechende Änderung der Statuten verlangen?

Dr. Emil Weinberg.

CLUB-NACHRICHTEN.

Bericht über die Clubversammlung am 25. Februar 1908. Der Club-Präsident Se. Exzellenz Herr Dr. v. Wittek eröffnet die Versammlung mit einer herzlichen, mit großem Beifalle begleiteten Beglückwünschung des Vizepräsidenten Herrn Ober-Baurates Hugo Koestler anläßlich des ihm von Sr. Majestät verliehenen Titels und Charakters eines Ministerialrates und geht dann zu den geschäftlichen Mitteilungen mit folgenden Worten über:

Ich bringe nochmals in Erinnerung, daß der letzte Vergnügungsabend in dieser Saison unter Beteiligung von Damen am Samstag, den 7. März, 8 Uhr stattfindet.

Ferner teile ich Ihnen mit, daß unserer in Gemäßheit des Beschlusses der vorjährigen Generalversammlung an die Direktoren-Konferenz gerichteten Eingabe um Gewährung von drei Schnellzugskarten pro Jahr an aktive Eisenbahnbeamte seitens dieser Konferenz keine Folge gegeben wurde.

In der nächsten, wegen des Faschings-Dienstags erst am Dienstag, den 10. März, 1/2 7 Uhr abends stattfindenden Clubversammlung wird Herr k. k. Baurat Johann Rihošek einen Vortrag mit Lichtbildern über: „Durchgehende Bremsen bei Güterzügen" halten.

An Stelle des für heute angesagten Vortrages des durch einen unliebsamen Zufall verhinderten Herrn Karl Domenigg wird Herr F. Včelar, Ober-Revident der k. k. Postsparkasse, eine Serie Lichtbilder unter dem Titel: „Fahrten auf neuen und alten Alpenbahnen" mit entsprechenden Erläuterungen vorführen.

Wünscht jemand zu den geschäftlichen Mitteilungen das Wort? Es ist nicht der Fall. So lade ich Herrn Ober-Revidenten F. Včelar ein, seinen Vortrag zu halten."

Unter dem Beifalle des zahlreichen Auditoriums führt Herr Včelar eine große Reihe alpenländischer Bilder vor, die durch ihre ausgezeichnete Schärfe, durch den Kunstsinn, mit dem die Landschaften erfaßt und wiedergegeben wurden, zu den besten gehören, welche die photographische Kunst erzeugte. Se. Exzellenz, Herr Dr. v. Wittek brachte dies auch in seinen Dankesworten, welche er am Schlusse an den Vortragenden richtete, zum lebhaften Ausdrucke.

Im Nachhange zu diesem Berichte wollen wir gleichzeitig mitteilen, daß am 22. Februar 1908 eine Sitzung des Ausschußrates stattfand, in der die Vorbesprechung für die am 31. März 1908 stattzufindende Generalversammlung gepflogen wurde. Hiebei wurde festgesetzt, daß nach der Generalversammlung eine Feierlichkeit anläßlich des 25jährigen Jubiläums der Fortbildungsschule für Eisenbahnbeamte stattfinden soll. Die näheren Details werden zeitgemäß in unserem Cluborgan veröffentlicht werden.

Der Schriftführer Ober-Ingenieur B. Kriser.

Bestehende Ermäßigungen für Theater, Vergnügungs-Etablissements und Kunstausstellungen.

Kaiserjubiläums-Stadttheater und Volksoper. Käufliche Anweisungen für: Parterre-Loge K 18.—, Parkett I. bis 5. Reihe K 3.50, Parterre 1. Reihe K 2.50, Balkon I. Rang, 2. Reihe K 2.— und Parterre 2.–6. Reihe K 1.75 im Clubsekretariat.

Theater an der Wien. Vormerkungen auf Orchestersitze, Fauteuils im Parkett und Parkettsitze, 1. bis 9. Reihe, mit zirka 45%iger Ermäßigung für alle Wochentage, außer Samstag, nimmt der Clubsekretär, jedoch mindestens einen Tag vor dem beabsichtigten Besuchstag, entgegen.

Carl-Theater. Anweisungen zum Bezuge von (50%) ermäßigten Karten.*)

Deutsches Volkstheater. Nachlaß der Vormerkgebühr.*)

Raimund-Theater. Anweisungen zum Bezuge von (50%) ermäßigten Karten.*)

Theater in der Josefstadt.**)

Lustspieltheater im k. k. Prater.**)

Kleines Schauspielhaus, I. Johannesgasse 4. Anweisungen zum Bezuge von (50%) ermäßigten Karten.*)

Intimes Theater.**)

Saal Ehrbar. Anweisungen zum Bezuge von (50%) ermäßigten Karten.*)

Ronacher. Anweisungen auf Parkett-Entree à K 2 mit einer 25%igen und auf Parterre-Entree à K 1.50 mit einer 20%igen Ermäßigung.*)

Danzers Orpheum. Anweisungen für Logen und alle Sitzkategorien zu bedeutend ermäßigten Preisen.*)

Kolosseum. Anweisungen mit 20%iger Ermäßigung.*)

Künstlerhaus.***)

Sezession.***)

Wiener Bioskop.***)

Hagenbund.***)

Kaiser-Panorama. Anweisungen auf ermäßigte Karten.*)

Welt-Biograph, I. Stubenring 20 und IX. Alserstraße 39.***)

Maxims Theater, II. Praterstraße 66 und IV. Favoritenstraße 36.***)

Um den Herren Mitgliedern den Bezug der Anweisungen für ermäßigte Karten leichter und rascher zu ermöglichen, haben nachstehend verzeichnete Herren die Entgegennahme von Anmeldungen bezw. Verteilung der Anweisungen freundlichst übernommen:

Das Clubsekretariat;

k. k. Eisenbahnministerium: Dr. Viktor Hiller, Sekt. III;
„ „ „ (T. A. B.): Sigismund Rosenberg, ev. Adolf Reiner;
k. u. k. Kriegsministerium: k. u. k. Hauptmann Emanuel Bittner;
k. k. Staatsbahn-Direktion: Dr. Viktor Leipen, Abt. 6;
„ „ „ Dr. A. Scheiber, Abt. 1;
k. k. Nordbahn-Direktion: Ferdinand Brauner;
Staats-Eisenbahn-Gesellschaft: Louis Handofsky;
Österreichische Nordwestbahn: Dr. Fritz Mucha.

Für jede behobene Anweisung ist eine Gebühr von 6 h zu entrichten.

Das Exkursions- und Geselligkeits-Komitee.

Änderung einer Begünstigung.

Hans Makart, Photograph, I. Wollzeile 24 (Reg. B. Seite 24) hat die Begünstigung von 20% auf 10% reduziert, nachdem die Originalpreise ohnehin bedeutend herabgesetzt wurden.

Das Benefizien-Komitee.

Der letzte Vergnügungsabend unter Beteiligung von Damen in der gegenwärtigen Saison findet am Samstag, den 7. März, 8 Uhr abends, statt. Hervorragende Kunstkräfte haben ihre Mitwirkung bereits zugesagt.

Das Exkursions- und Geselligkeits-Komitee.

Wir werden aufmerksam gemacht, daß ein unter dem Titel „Almanach der k. k. österr. Eisenbahnbeamten 1908" herausgegebener Kalender, der zum größten Teile mit Annoncen gefüllt ist, ausgesendet wird und daß an Honoratioren „Ehrenexemplare" mit beigelegten Postanweisungen, deren Adresse mit „Almanach der k. k. österr. Eisenbahnbeamten, Wien, IX/4 Säulengasse 7" versehen ist, zugehen. Es wird bekanntgegeben, daß der Club österr. Eisenbahn-Beamten mit diesem Unternehmen in gar keiner Verbindung steht.

Die Clubleitung.

* (S. den in Anmerkung 1 als dritten zitierten Aufsatz S. 3.)

*) Erhältlich im Clubsekretariat und bei den oben angeführten Ausgabestellen.

**) Anweisungen werden fallweise seitens der betreffenden Theaterdirektionen an den Club gesendet und turnusmäßig an die Ausgabestellen geleitet, woselbst Vormerkungen entgegengenommen werden.

***) Ermäßigte Eintrittskarten käuflich bei den Clubdienern.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten.
Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hilscher.
Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

Wir erlauben uns die Aufmerksamkeit darauf zu lenken, daß der 300 Personen fassende Vortragssaal des Club österreichischer Eisenbahnbeamten, Wien, I. Eschenbachgasse II, noch für einige Tage der Woche während der Saison 1907/1908 zur Verfügung steht und werden diesbezügliche Auskünfte täglich zwischen 4—6 Uhr (Telephon 355) vom gefertigten Sekretariat erteilt.

Das Sekretariat
des
Club österreichischer Eisenbahnbeamten
Wien, I. Eschenbachgasse 11.

K. k. priv. österreichische Nordwestbahn.

Kundmachung.

Erleichterung in der Verzollung des Reisegepäcks beim Nachtschnellzuge von Wien Nordwestbahnhof nach Dresden und Berlin.

Um die Reisenden des um 9[10] abends von Wien Nordwestbahnhof abgehenden Schnellzuges Nr. 1 nach Dresden und Berlin durch die Zollrevision des Reisegepäcks in Tetschen in ihrer Nachtruhe nicht zu stören, wurde in ähnlicher Weise, wie dies bei dem um 7 Uhr 37 Minuten früh in Wien Nordwestbahnhof eintreffenden Nachtschnellzuge Nr. 2 bereits der Fall ist, nachstehende Einrichtung getroffen.

Ab 1. März l. J. können die Reisenden ihr nach Dresden Hauptbahnhof und Berlin Anhalter Bahnhof aufgegebenes Gepäck über ihren Wunsch statt während des Aufenthaltes in Tetschen erst nach Ankunft des Zuges in Dresden Hauptbahnhof bezw. Berlin Anhalter Bahnhof der Zollbehörde behufs zollämtlicher Behandlung vorführen. Für die rasche Durchführung dieser Zollamtshandlung wurden alle Vorkehrungen getroffen, so daß ein wesentlicher Zeitaufwand hiemit nicht verbunden sein wird. Reisende, welche von dieser Einrichtung Gebrauch zu machen beabsichtigen, wollen dies bei Aufgabe des Gepäcks dem abfertigenden Beamten oder bei Vorweisung der Fahrkarten im Zuge dem Kondukteur mitteilen. Die Revision des Handgepäcks findet nur in Tetschen und zwar wie bisher in den Wagen statt.

Die Direktion.

K. k. Staatsbahndirektion Wien.

Einführung ermäßigter Fahrpreise auf der Ybbstalbahn.

Mit Giltigkeit vom 1. März l. J. gelangen in der Relation Waidhofen a. d. Ybbs, Staatsbahnhof und Waidhofen a. d. Ybbs, Lokalbahnhof, besonders ermäßigte Ausnahmsfahrpreise für einfache Fahrt im Betrage von 30 h in der II. Klasse und von 20 h in der III. Klasse zur Einführung.

Höherer Eisenbahnbeamter i. P.

für eine erstklassige technische Zeitschrift als **Redakteur** gesucht. Offerte erbeten unter „N 12" an die Verwaltung dieses Blattes.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Winter 1907/8. **Schnellzugs-Verbindungen.** Winter 1907/8.

Giltig vom 1. Dezember 1907.

WIEN–ITALIEN

über Cervignano	über Cormons	über Ala	über Pontafel
Wien Südbf.	Wien Südbf.	Wien Südbf.	Wien Südbf.
Semmering	Semmering	Semmering	Semmering
Bruck a. d. M.	Bruck a. d. M.	Bruck a. d. M.	Bruck a. d. M.
Graz	Graz	Graz	Leoben
Marburg Hauptbf.	Marburg Hauptbf.	Marburg Hauptbf.	Klagenfurt Hbf.
Cilli	Cilli	Klagenfurt Hbf.	Villach S. B.
Laibach	Laibach	Villach S. B.	Venedig
Abbazia-M.	Abbazia-M.	Lienz	Verona
Fiume	Fiume	Bozen-Gries	Mailand
Monfalcone	Cormons	Meran	Florenz
Venedig	Triest	Trient	Rom
Mailand	Venedig	Rovereto	Neapel
Florenz	Mailand	Riva	
Rom	Florenz	Arco	
Neapel	Rom	Ala	
	Neapel	Verona	
		Mailand	
		Florenz	
		Turin	
		Genua	

(Fahrzeiten: [illegible])

DEUTSCHLAND–ITALIEN — über Ala

Stationen
Berlin
Leipzig
Dresden
München
Innsbruck
Franzensfeste
Bozen
Trient
Rovereto
Verona
Venedig
Mailand
Florenz
Rom
Neapel
Palermo

(Fahrzeiten: [illegible])

BUDAPEST–ITALIEN

über Cormons	über Ala
Budapest	Budapest
Pragerhof	Klagenfurt Hbf.
Cilli	Villach S. B.
Cormons	Lienz
Venedig	Toblach
Mailand	Bozen-Gries
Florenz	Meran
Rom	Trient
Neapel	Rovereto
Palermo	Mori
	Arco
	Riva
	Ala
	Verona
	Mailand

[illegible]

K. k. priv. **Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt**

Errichtet im Jahre 1825. **Wien, I. Wollzeile 39.**

Die Anstalt versichert: a) Gebäude samt deren Zubehör,
b) Mobilien aller Art
c) Bodenerzeugnisse gegen Hagelschlag. 613

Reservefond d. Anst.: K 8,321.689.54 Ges.-Versicherungssumme K 2.368,999.524
Anzahl der Mitglieder: 158.128.

BRÜDER STOWASSER
PRAG, Charvatgasse 1988/II.

Offerieren: Ia Malaga-Baumöl, dopp. raff. Rüböl, Lokomotiv- und Wagenachsenöle, sowie russ. und amerik. Mineralöle, amerik. Zylinderöle, hell und dunkel, Knochenöl wasserhell, konsist. Maschinenfette, Solar-Petroleum.

Chemisch-technische Produkte für alle Industrien.
Prima Referenzen. 691
Lieferanten der k. k. österr. Staatsbahnen.

Giltig ab 1. Dezember 1907. K. k. Österreichische Staatsbahnen. Winterdienst 1907/08.

Kürzeste Zugverbindungen

von **Wien, Prag** und **Karlsbad** nach

dem **Salzkammergute, Badgastein, Innsbruck** und **München, sowie umgekehrt.**

Station						
Wien Nwb. ab	7 35	10 00	3 40	8 00	8 30	10 10
Prag K.F.J.B. „		7 20		5 00	5 00	
Karlsbad L.B. „		6 22		6 04	6 04	
Linz „	11 20	1 33	7 42	10 41	11 50	3 15
Gmunden „ an	3 10	3 10	10 12		6 30	6 20
Bad Ischl „	4 29	4 29	11 18		7 40	7 40
Aussee „	5 50	5 38			6 00	6 20
Salzburg „	2 00	4 10	11 12		2 42	6 43
Bad Reichenhall an	3 00	× 6 29 · 6 50	†1 10			6 34
München „	6 00	7 20	6 30		10 00	12 10
Badgastein „	7 29	7 29	6 50	6 00		6 10
Innsbruck „	10 00	10 00	7 10	7 10	.	12 43

Station						
Innsbruck ab	3 30	6 40	6 40	10 45	7 10	7 10
Badgastein „	6 07	6 22		.	10 10	10 10
München „	6 30	.	10 12	.	6 40	10 00
Bad Reichenhall „	6 29 · 7 29	.	9 29	.	11 55	6 00
Salzburg „	9 13	.	1 20	6 29	1 08	2 30
Aussee „	6 00	.	6 00	4 00	9 00	2 07
Bad Ischl „	6 00	.	9 00	5 07	10 07	3 30
Gmunden „	10 30		10 34		12 00	
Linz „	12 40		3 50	9 00	3 07	5 35
Karlsbad L.B. „			7 50		6 00	6 00
Prag K.F.J.B. „			11 00		6 29	
Wien Nwb. „	6 00	6 30	7 30	12 15	7 23	9 22

[illegible]

Digitized by Google

Wilhelm Beck & Söhne

k. u. k. Hoflieferanten

FILIALEN: Lemberg, Innsbruck, Sarajevo.

Wien, VIII. Langegasse 1, Zentrale.

Uniformen, Uniformsorten

Kürschnerwaren und Kappen

für Eisenbahnen. 651

Österreichische

Siemens-Schuckert-Werke

Wien, XX/2. Engerthstraße 150.

Elektrische Beleuchtung 696

Elektrische Kraftübertragung

Elektrische Bahnen

Dynamomaschinen	Elektromotoren
Schaltapparate	Zähler
Installationsmaterial.	Bogenlampen.

Installationsbureau: VI/1 Mariahilferstraße Nr. 7.

Stefan v. Götz & Söhne

Wien und Budapest

Wien	Budapest
XX. Bez., Gießmanngasse 2.	b. Ganz & Co., Steinbrucherstr.
XX. Nordwestbahnstraße 53.	

Eisenbahn-Sicherungsanlagen

Bahnschranken, Zentralweichenstellungen

Signalanlagen, Industriegeleisesicherungen, Geleisesperrbäume, Wechselsperren, Sperrschuhe, Sicherungs- und Signaleinrichtungen aller Art und Ausrüstung für Eisenbahnen hiezu.

Rein pneumatische Niederdruck-Weichenstellung nach den Patenten der General Railway Signal Co., Buffalo und Rochester U.S.A. und der British Pneumatic Railway Signal Co., Ltd. London.

Werkzeuge und Gebrauchsartikel für den **Bahnbau, Bahnerhaltungs-** und Betriebsdienst

Berg- und Hüttenwesen

Bremsschuhe, Waggonschieber etc. Patent Büßing

Bremsschlitten Patent Schön.

Seuthe'sche Knall- und Lichtsignale

Telegramm-Adresse: Bahngötz Wien Telephon.

„A B C"-Code fünfte Ausgabe in Verwendung.
Telephon 21682 und 21683 interurban.

637

C. Schember & Söhne

k. und k. Hof-Brückenwagen und Maschinenfabrik

Wien, I. Akademiestrasse 4

empfehlen ihre Erzeugnisse in Lokomotiv-, Waggon-, Fuhrwerks-, Magazin- und Autom. Wagen sowie Wagen aller Art.

Fabrik für

Eisenbahnsicherungsanlagen

Südbahn-Werk

Wien

X/3 Triesterstraße Nr. 40.

Telephon 8978.

Bahnschranken, Vorläutesicherungen, Schrankenantriebe. • Zentral-Stellwerke, Blockapparate. Signale, Kontaktschienen, Fühlschienen, Sperrbäume. • Wechselsperrschlösser. 426

Siemens & Halske

Aktiengesellschaft Wien.

Werk: III. Hainburgerstraße Nr. 29.
Direktion: III. Apostelgasse Nr. 12.

Eisenbahn-Sicherungsanlagen. Schwachstromanlagen.

Telegraphen- und Telephonanlagen, Anlagen für drahtlose Telegraphie, Marine- und Gruben-Signalapparate, Minenzünder, Feuermelde-, Wächterkontroll- und Alarmanlagen, Wassermesser, Wasserstands-Fernmelder, Schalttafel-Meßinstrumente, Wissenschaftliche-, Laboratoriums- und Eicheinrichtungen, Elektromedizinische Apparate, Röntgen-Einrichtungen, Trockenelemente, nasse Elemente, Elemente für Momentbeleuchtung, S. & H.-Beutelelemente, Kabel- und Leitungsdrähte für Telephon- und Telegraphenzwecke. 693

Kraluper Mineralöl-Raffinerie

690

PRAG liefert helle und dunkle Zylinderöle für Normal- und Heißdampf, helle und dunkle Maschinenöle, Wagenachsenöle, Petroleum, Benzin, Fette etc. etc.

Darlehen!

Allgemeine Cautionsbank Aktiengesellschaft

General-Repräsentanz für Österreich:

WIEN, IV. Technikerstraße Nr. 5.

Die Allgemeine Cautionsbank gewährt an **Eisenbahnbeamte** Darlehen gegen Gehaltsvormerkung zu außerordentlich günstigen Bedingungen, u. zw.: 1. Die Bank fordert an Darlehenszinsen pro anno 6½%; selbstredend immer von der verbleibenden Restschuld. 2. Der Darlehenswerber hat sich hinsichtlich seines Gesundheitszustandes einer ärztlichen Untersuchung zu unterziehen. Die übliche teure Lebensversicherung wird jedoch nicht verlangt. Für den Fall des Ablebens des Darlehenswerbers erlischt die restierende Schuld, so daß den Erben keinerlei Verpflichtung auferlegt bleibt. Für diesen seitens der Bank gebotenen Vorteil ist alljährlich ein mäßiges Schadendeckungsentgelt, dessen Höhe sich nach dem Alter des Darlehenswerbers richtet, immer nur von der verbleibenden Restschuld zu bezahlen. 3. Die übliche Stellung der Bürgen kann gegen eine einmal zu entrichtende mäßige Zahlung unterbleiben. (3 Perzent der Darlehenssumme.) 4. Bei der Erteilung des Darlehens werden als einmalige Kosten die Barauslagen und 1 Perzent Bankprovision in Abrechnung gebracht.

Zu weiteren Informationen ist die Bank jederzeit bereit und stehen Antragsformulare zur Verfügung. 704

Für den Inseratenteil verantwortlich Annoncen-Expedition M. Pozsonyi, Wien, IX. Hörlgasse 5.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten.

Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hilscher.

Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

Redaktion und Administration:
WIEN, I. Eschenbachgasse 11.
Telephon Nr. 855.
Postsparkassen-Konto der Administration: Nr. 806.245.
Postsparkassen-Konto des Club: Nr. 850.696.
Beiträge werden nach dem vom Redaktions-Komitee festgesetzten Tarife honoriert.
Manuskripte werden nicht zurückgestellt.

ORGAN
des
Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

Erscheint von April bis Oktober am 1. und 15. jedes Monates
von November bis März jeden Montag.

Abonnement inkl. Postversendung
in Österreich-Ungarn:
Ganzjährig K 10. Halbjährig K 5.
Für das Deutsche Reich:
Ganzjährig Mk. 12. Halbjährig Mk. 6.
Im übrigen Auslande:
Ganzjährig Fr. 20. Halbjährig Fr. 10
Bezugsstelle für den Buchhandel:
Spielhagen & Schurich in Wien.
Einzelne Nummern 30 Heller.
Offene Reklamationen portofrei.

Nº 10. Wien, den 9. März 1908. XXXI. Jahrgang.



Klingerit



ist anerkannt die einzig beste Dichtung für höchsten Dampfdruck und überhitzten Dampf etc. etc.
Klingerit wird dort empfohlen, wo noch keine Dichtung entsprochen hat!

Klingerit Dichtungs-Platten Ringe und Fassonstücke sind nur dann echt wenn sie auf einer Seite über die ganze Fläche mit der registrierten Schutzmarke „Klingerit" versehen sind.

657



Die unter den verschiedensten „it" Namen aufgetauchten Dichtungen haben mit dem Fabrikat „Klingerit" nichts gemein, sondern sind meistens ganz minderwertige Nachahmungen. 309
Man kaufe daher nur „Klingerit" und weise Dichtungen, welche diese Schutzmarke nicht tragen, als unecht zurück.



Rich. Klinger, Gumpoldskirchen bei Wien



Echte Brillant- und Diamantringe von fl 8 bis 500
Echte Brillant- und Diamant-Ohrringe von fl 10 bis 1000
in selten großer Auswahl, sowie reichhaltiges Lager in Gold-, Silber- und Juwelen-Gegenständen preiswert.



Bei Barzahlungen 10 Prozent.
Andernfalls Zahlungs-Erleichterungen.
Illustrierte Preisliste gratis und franko.

A. E. DOLLINGER, en gros und en detail.
Wien, IV., Favoritenstraße Nr. 22.

BRÜDER STOWASSER
PRAG, Charvatgasse 1988/II.

Offerieren: Ia Malaga-Baumöl, dopp. raff. Rüböl, Lokomotiv- und Wagenachsenöle, sowie russ. und amerik. Mineralöle, amerik. Zylinderöle, hell und dunkel, Knochenöl wasserhell, konsist. Maschinenfette, Salon-Petroleum.

Chemisch-technische Produkte für alle Industrien.
Prima Referenzen. 691
Lieferanten der k. k. österr. Staatsbahnen.

PATENT-AZETYLEN-TYRES-ABZIEHÖFEN
Spezialkonstruktionen für **Stationsbeleuchtung**
Gasakkumulatoren für **Waggonbeleuchtung**
und **Autogene Schweißung**

Allgemeine Carbid- & Acetylen-Gesellschaft **Franz Krükl & Co.**
ZENTRAL-BUREAU WIEN, VI. Köstlergasse Nr. 5. 675

Schrauben- u. Schmiedewaren-Fabriks-Aktiengesellschaft
Brevillier & Co. und A. Urban & Söhne
Wien, VI. Magdalenenstraße 18. 690

Fabriken: Neunkirchen an der Südbahn, Floridsdorf und Gradenberg. Nieten, Schrauben, Muttern, Drahtstiften und Schmiedewaren.

K. k. priv. **Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt**
Errichtet im Jahre 1825. Wien, I. Wollzeile 39.
Die Anstalt versichert: a) Gebäude samt deren Zubehör,
b) Mobilien aller Art 613
c) Bodenerzeugnisse gegen Hagelschlag.
Reservefond d. Anst.: K 8,376.191·17 Ges.-Versicherungssumme K 2.405,808.638
Anzahl der Mitglieder: 159.054.

Leopolder & Sohn
Wien, III/1 Erdbergstraße 52.
Leipzig-Schleussig, Seumestraße 86.

Fabrik für Telegraphen-Apparate, Telephone und Telephon-Zentral-Umschalter, elektrische Stations-Deckungssignale und Bahnwächter-Läutewerke für Eisenbahnen, Telegraphen-Batterien und Leitungsmateriale, Wassermesser eigenen Patentes für städtische Wasserwerke, Bierbrauereien und Maschinenfabriken. 666
Alle Telephon- und Telegraphen-Einrichtungen werden prompt ausgeführt und Voranschläge **kostenfrei** ausgearbeitet.

Pianos

Hoher Extra-Vorzugs-Rabatt für Beamte.
Pianinos und Klaviere von hervorragender Klangfülle und Tonschönheit, gediegenster kreuzsaitiger Eisenpanzer-Konstruktion mit leichter, elastischer Spielart und verstellbarer Harfenton-Vorrichtung.
10jährige schriftliche, gesetzlich bindende Garantie!
4wöchentl. frachtfreie Probelieferung nach jeder Bahnstation.
Bequemste Ratenzahlungen, ohne Preiserhöhung!

TRAUTWEIN
WIEN
VII. Mariahilferstraße 58 e.

Jeder Beamte verlange umgehend kostenlose Zusendung der illustr. **Preisliste nebst Beamten-Vorzugs-Rabatt-Tabelle!**
3 starke Hefte mit mehreren Tausend Referenzen und Anerkennungen von Beamten etc. gratis zur Verfügung. 656

Digitized by Google

Garvens-Werke

WIEN

II. Handelskai 130

fabrizieren und halten großes Lager von:

Pumpen aller Art:

Baupumpen
Stationsbrunnenpumpen
Expreßpumpen f. große Förderhöhen
Pumpen für Villen und Wohnhäuser und Fabriksanlagen
Pumpen für Haus- u. Wasserleitungen.

Waagen für jeden Zweck:

Stationsbrückenwaagen
Kohlenwaagen
Magazinswaagen.

647

Kataloge u. Kostenvoranschläge auf Verlangen portofrei und kostenlos.

Eisenbahner-Uniform

(S. B.) für mittelgroßen, schlanken Herrn, bestehend aus Mantel, Bluse, schwarzer und lichter Hose, sowie schwarzer und roter Kappe, billig zu verkaufen. Zu besichtigen an Wochentagen zwischen 12 und 3 Uhr IV., Starhemberggasse 26, Tür 15.

Gültig ab 1. Dezember 1907

K. k. Österreichische Staatsbahnen.

Kürzeste Zugverbindungen:

Wien—Arlberg—Paris—Genf.

[illegible]

Wien—Köln—Brüssel—London.

[illegible]

Wien—Pontafel—Venedig—Rom und Mailand—Genua.

[illegible]

Wien—Lemberg—Odessa—Kiew und Czernowitz—Bukarest—Constanza—Constantinopel.

[illegible]

Wien—Prag.

[illegible]

Wien—Eger—Cassel—(Köln)—Aachen.

[illegible]

Direkte Wagen 1., 2. und 3. Klasse zwischen Wien—Karlsbad [illegible] und Wien—Eger.

Stadtbureau der k. k. österr. Staatsbahnen in Wien, I., Wallfischgasse 15.

[illegible]

RUNDSCHAU FÜR TECHNIK UND WIRTSCHAFT

ZENTRALORGAN FÜR DIE FORTSCHRITTE DER INDUSTRIE, VERKEHRSTECHNIK, FÜR SOCIALPOLITIK, VOLKSWIRTSCHAFT u. VERWALTUNG

HERAUSGEBER DIPL. ING. ALFRED BIRK, EISENBAHNOBERING. a. D. O. Ö. PROF. a. D. K. K. DEUTSCHEN TECHN. HOCHSCHULE IN PRAG — VERLAG VON A. HAASE, PRAG I. ANNAHOF — POSTSPARKASSENKONTO 50.308 — TELEPHON 30 B.

Alleinige Anzeigen-Aufnahme

M. Pozsonyi, Wien,

IX. Hörlgasse 5.

Soeben beginnt zu erscheinen:

Meyers Grosses Konversations-Lexikon.

Sechste, gänzlich neubearbeitete und vermehrte Auflage.

Ein Nachschlagewerk des allgemeinen Wissens.

148,000 Artikel u. Verweisungen.

11,000 Abbildungen, 1400 Tafeln und Karten.

20 Bände in Halbleder gebunden zu je 10 Mark.

Prospekte und Probehefte liefert jede Buchhandlung.

Verlag des Bibliographischen Instituts in Leipzig und Wien.

Gegründet 1880. Gegründet 1880.

Wichtig für Klavierkäufer und Mieter!

R. Waldhäusl's Klaviere und Pianinos sind stets die allerneuesten Eisenpanzerkonstruktions-Systeme mit Harfenverstellapparat. Einzige Spezialität, auf Teilzahlung in Monatsraten nach Wunsch für Beamte, Lehrer und sonst sicher angestellte Personen, unter 15jähriger bindender Garantie. Neue Instrumente zu fl. 220.—, 250.— und so stufenweise aufwärts. Überspielte von fl. 140.— an. Leihgebühr für neue Instrumente von fl. 4.— aufwärts. Gebrauchte Klaviere und Pianinos sowie Harmonium werden jederzeit umgetauscht oder angekauft. Rückkauf bewilligt.

Robert Waldhäusl's größtes Klavier-Etablissement und Leihanstalt, Wien, I., Schottengasse Nr. 2 (im Schottenstiftsgebäude). Magazine und Lagerräume im eigenen Hause. — Telephon 16.502.

693

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ORGAN

des

Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

№ 10. Wien, den 9. März 1908. XXXI. Jahrgang.

Clubversammlung: Dienstag, den 10. März 1908, $^1/_2$7 Uhr abends. Vortrag des Herrn J. Rihošek, k. k. Baurat im Eisenbahnministerium, über: *„Durchgehende Bremsen bei Güterzügen“*. Mit Lichtbildern.

Nach Schluß des Vortrages gemeinschaftliches Abendessen im Clublokale, wozu Anmeldungen vor Beginn des Vortrages erbeten werden.

Verwendung bankmäßiger Einrichtungen durch die Eisenbahnen, insb. der Garantiebriefe.

Von Dr. Emil Weinberg.

Ununterbrochen ist der Fortschritt des Eisenbahnwesens in technischer Richtung. Er steht in engem Zusammenhange mit den Fortschritten auf den einzelnen technischen Gebieten, welche für das Eisenbahnwesen ausschlaggebend sind, vor allem mit der Baningenieurkunst, der Maschinenindustrie und der Elektrotechnik. Ihre Fortschritte kommen dem Eisenbahnwesen zugute und setzen es in die Lage, den stets gesteigerten Anforderungen hinsichtlich der Menge der transportierten Güter und der Schnelligkeit des Transportes nachzukommen.

Im selben Maße als die Menge der transportierten Güter zunimmt, steigen naturgemäß auch die Anforderungen an den finanziellen Dienst der Eisenbahnen. Mit der Zahl der Verkehrsakte mehren sich die Zahlungen der Parteien an die Bahnverwaltungen und die Zahlungen, welche jedes Eisenbahnunternehmen selbst zu begleichen hat. Zu den letzteren gehören Zahlungen an das aktive und das im Ruhestande befindliche Personal, Zahlungen an andere Bahnverwaltungen bei Transporten über Linien mehrerer Verwaltungen, Zahlungen an Fabrikanten und Kaufleute, mit denen jede Eisenbahnverwaltung ununterbrochen Verträge schließt, um ihr Inventar und alles zum Betriebe erforderliche im Stande zu erhalten und zu erneuern. Von einer Aufzählung aller Bedarfsartikel einer Eisenbahnunternehmung kann wohl abgesehen werden. Es genügt, daran zu erinnern, daß die Bahnen für drei Güter überhaupt unter allen Konsumenten die stärksten sind u. zw. für Kohle, Holz (Schwellen) und Eisen.

Bei diesen großen Anforderungen hat der finanzielle Dienst — ähnlich wie die technischen Dienstzweige — außerhalb des eigenen Bereiches eine Stütze gefunden. Diese Unterstützung bei seinen wachsenden Aufgaben fand er in der Übertragung bereits bestehender bankmäßiger Einrichtungen auf sein Gebiet. In Österreich gehört dazu vor allem die weitgehendste Verwendung des Dienstes der k. k. Postsparkassa. Letztere besorgt größtenteils die Zahlungen der Eisenbahnverwaltungen an die Fabrikanten und Lieferanten der von den Bahnen benötigten Güter, den Begleich von Zahlungen an die Parteien (Rückersätze), Abfuhren von Geldern aus den Stationen an die Zentrale durch Erlag der täglichen Abfuhren bei den Bahnpostämtern (z. B. k. k. Nordbahndirektion). Die k. k. Staatsbahndirektionen gehören zu den stärksten Parteien der k. k. Postsparkassa. Sie ist heute die wichtigste Stütze bei Abwicklung des finanziellen Dienstes der Bahnen.

Die Abrechnungen der Bahnen untereinander hinsichtlich ihrer gegenseitigen Forderungen und Schulden erfolgt durch eine andere bankmäßige Einrichtung: durch die verschiedenen Abrechnungsbureaus (Saldierungsstellen in Wien, Berlin, Belgrad usw.) Deren Aufgabe besteht darin, auf die einfachste Weise durch das Clearing- oder Kompensationsverfahren eine große Anzahl von gegenseitigen Forderungs- und Schuldposten auf einige wenige Saldi zusammenzuziehen, die entweder bar beglichen oder einer Bank zum buchmäßigen Ausgleichs (Giroverkehr) überwiesen werden. Die beiden erwähnten Einrichtungen sind bereits seit Jahren derart eingelebt, daß sie als ganz selbstverständliche Institutionen betrachtet werden und man sich ihrer grundlegenden Bedeutung für die Abwicklung des finanziellen Dienstes kaum mehr bewußt ist. Und schon faßt, durch die Macht des Bedürfnisses entstanden, eine neue bankmäßige Einrichtung bei den Bahnen Wurzel, welche so nützlich und vielversprechend ist, daß sie bereits jetzt eine eingehende Würdigung verdient: der Garantiebrief.

Digitized by Google

Jede Eisenbahnverwaltung kommt häufig aus Anlässen verschiedenster Natur in die Lage, sich für gewisse Fälle, in denen sie einem Vermögensschaden ausgesetzt ist, eine Sicherstellung geben zu lassen.

1. Dazu gehören zunächst die zahlreichen Abschlüsse mit Lieferanten auf Beschaffung der benötigten Ausrüstungs- und Verbrauchsgegenstände. Diese Verträge müssen die eingehendsten Bestimmungen über den Umfang und die Größe der Lieferung, über die Qualität der zu liefernden Güter, über den Zeitpunkt der Lieferung usw. enthalten. Die Erfahrung lehrte, daß es kein wirksameres Mittel für die Eisenbahnverwaltungen gibt, ihre Kontrahenten zur genauen Einhaltung der einzelnen Vertragspunkte zu veranlassen als der Erlag von Kautionen, an denen sich die Eisenbahnverwaltungen ohne Zuhilfenahme des Gerichtes gegenüber dem vertragsbrüchigen Kontrahenten schadlos halten können.

2. Ein großer Teil der Verfrächter einer Bahn sind ständige Parteien. Sie benützen eine bestimmte Bahn regelmäßig (täglich) zur Verfrachtung ihrer Güter. Sie haben begreiflicherweise das Interesse, nicht in jedem einzelnen Falle die Fracht zu bezahlen, sondern ihren Bargeldverkehr durch einmalige Abrechnung und Zahlung für einen größeren Zeitraum (Monat) zu vereinfachen. Diesem Wunsche wird bekanntlich durch Gewährung von Frachtenkrediten gegen Erlag einer entsprechenden Kaution Rechnung getragen.

3. Verfrächtern, deren Frachtquantum eine gewisse Höhe erreicht, werden ermäßigte Frachtsätze eingeräumt in der Form von Refaktien, die nur liquidiert werden, wenn ein im voraus bedungenes Minimalquantum bestimmter Güter verfrachtet wurden (z. B. 50.000 *t* Kohle). Diese Verfrächter erleiden nun aber dadurch einen Zinsenverlust, da sie zunächst die normalen Frachtsätze zu bezahlen haben, erst nach Ablauf der bestimmten Zeit (1 Jahr) die Refaktien im Rückvergütungswege zurückerhalten. Um dies zu vermeiden, wird diesen Verfrächtern die sofortige Anwendung des ermäßigten Frachtsatzes (wie man sagt: im Kartierungswege) eingeräumt, wenn sie eine Kaution für den Fall der Nichtaufbringung des bestimmten Frachtquantums erlegen, aus welcher die Bahnen den Ausfall, der durch die Anwendung des ermäßigten Satzes im Kartierungswege entsteht, zu decken berechtigt sind.

4. Die Eisenbahnunternehmungen sichern sich auch noch in anderen Fällen, die Erfüllung ihrer Ansprüche durch Vorschreibung des Erlages einer Kaution z. B. Verkäufern von Fahrkarten gegenüber hinsichtlich der zu leistenden Abfuhren, Bahnrestaurateuren gegenüber hinsichtlich des Mietzinses usw.

Worin bestehen nun die Kautionen für alle derartigen Zwecke? Die Kaution kann in Bargeld, Effekten oder Sparkassabüchern bestehen. Kautionen in Bargeld werden aber seitens der Bahnen in der Regel nicht verzinst (K. k. österr. Staatsbahnen.) Das Bargeld in größeren Beträgen ist somit kein geeignetes Mittel zum Erlag einer Kaution, weil den Parteien ein nambafter Zinsenverlust entsteht. Gegen den Erlag von Sparkassabüchern spricht der Umstand, daß die Bahnverwaltungen durch deren Annahme auch dem Erlag bereits amortisierter Sparkassabücher ausgesetzt sind. (Nichtannahme von Sparkassabüchern bei den k. k. Staatbahnen.)

Der geeignetste Wertgegenstand für eine Kaution ist daher der Erlag von Effekten, welche börsenmäßig verkauft werden können. Hier sind alle Interessen gewahrt. Die Parteien erleiden keinen Zinsenverlust, da die jeweils fälligen Zinsen ausgefolgt werden. Die Eisenbahnverwaltung kann sich durch den Verkauf der Effekten jederzeit schadlos halten; sie trägt allerdings die Last fremdes Eigentum aufbewahren und verwalten zu müssen. In der Tat wurden seit Jahren alle größeren Kautionen bei den Bahnen in Effekten erlegt. Diese Art von Kautionen gab den ersten Anstoß zu einer bankmäßigen Einrichtung: Die Stellung der Kaution durch die Bank an Stelle der Partei, d. i. die Entlehnung der Effekten bei der Bank gegen Provision, wobei letztere während des Erlages der Effekten die Zinsen bezieht und unbeschadet aller aus der Verpfändung hervorgehenden Rechte der Eisenbahnverwaltung Eigentümerin der Effekten bleibt. Während früher die Parteien (Fabrikanten) genötigt waren, sich an eine Bank oder ein Bankhaus beim Ankaufe der Effekten und nach Ablauf der Haftzeit zwecks Verkaufes zu wenden, wurde der Vorgang dadurch wesentlich vereinfacht, indem die Bank Effekten aus ihrem Vorrate zu Kautionszwecken zur Verfügung stellte, ohne das Eigentumsrecht an denselben aufzugeben. An Stelle der Ein- und Verkaufsprovision bedingt sich nun die Bank eine Entlehnungsprovision z. B. eine hervorragende Wiener Bank $^1/_8$% für drei Monate im vorhinein zahlbar. Dabei tritt öfters der Fall ein, daß eine Bank z. B. eine Hypothekenbank die von ihr emittierten Papiere verwendet. Dadurch ist sie in der Lage, Papiere, die sonst in ihrem Portefeuille unverwendet liegen, nutzbringend zu verwerten.

Diese Art der Kaution bildet den natürlichen Übergang zum Garantiebrief. Wenn eine Bank in der öffentlichen Meinung als gut fundiert und verwaltet gilt, ist der wirkliche Erlag von Effekten nicht notwendig. Es genügt die schriftliche Erklärung ihrer Haftungsübernahme d. i. der Übernahme der Verpflichtung, jederzeit eine bestimmte Summe auf Verlangen der Eisenbahnverwaltung bei deren Kassa zu erlegen.

Als Beispiele von Garantiebriefen mögen folgende dienen:

a) Bei Übernahme von Lieferungen:

An die Direktion in . . . .

Die (Firma) hat zur Sicherstellung der Einhaltung ihrer Verbindlichkeiten aus Anlaß . . . . laut Vertrages vom . . . . . Z . . an die . . . . eine Kaution in der Höhe von . . . . . . K . . . in Worten Kronen . . . . zu leisten.

Digitized by Google

Die (Bankanstalt) verpflichtet sich hiemit in Übernahme der obigen Kautionsleistung für die richtige und pünktliche Erfüllung der der (Firma) aus dem genannten Vertrage obliegenden Verbindlichkeiten gegenüber der . . . . . Bahn bis zum Höchstbetrage von K . . in Worten Kronen . . . . als Bürge und Zahler zu haften, und wird die von der . . . . . Direktion in . . . . . fallweise bekannt gegebenen Ersatzbeträge, bis zu der obigen Maximalhöhe ohne weiteres bei der . . . Kassa . . . erlegen.

Im Streitfalle unterwirft sich die (bürgende Bankanstalt) dem im oben angeführten Vertrage vom . . . . vereinbarten Gerichtsstande.

(Datum.) (Firmamäßige Fertigung der bürgenden Bankanstalt.)

b) Bei Gewährung von ermäßigten Kartierungssätzen:

An die . . . . Direktion in . . .

Laut der besonderen Tarifbestimmungen des Tarifes Teil II, Heft 1 für die frachtgutmäßige Beförderung von Petroleum, roh, dann von Petroleum, raffiniert, usw., bei Frachtzahlung mindestens für 10.000 *km* für den Frachtbrief und Wagen, giltig vom . . . . hat die . . . (Firma) . . . . behufs Erlangung der Frachtsätze dieses Tarifes für den Verkehr von der Station . . . . im Kartierungswege für die Zeit vom . . . . bis . . . . eine Kaution von K . . . sage . . . . Kronen zu erlegen.

Wir geben Ihnen an Stelle dieser Kaution diese unsere briefliche Erklärung, womit wir die Garantie, daß die (Firma) . . . . die in den betreffenden Tarifbestimmungen festgesetzten Bedingungen in der angegebenen Zeit erfüllen werde, übernehmen, indem wir uns zugleich verpflichten, auf Ihr jeweiliges Verlangen die Kaution von K . . . sage . . . . Kronen in Barem für die . . . . . sofort . . . . zu erlegen.

(Datum.) (Firmamäßige Fertigung der bürgenden Bankanstalt.)

Die Ausstellung eines Garantiebriefes bietet im Vergleich zum Erlag einer Kaution folgende Vorteile: Für die Partei entfällt die Übersendung von Wertpapieren, für die Eisenbahnverwaltung die Empfangnahme, Verwahrung und Rücksendung derselben. Der Garantiebrief bedeutet im Verhältnis der Bank zur Partei in der Regel die Gewährung eines Kredites, wogegen die Partei der Bank eine gewisse Entschädigung bezahlt. Dieselbe ist gering, bei der vorerwähnten Bank beträgt dieselbe $^1/_8\%$ für drei Monate. Sie ist also bedeutend geringer als bei der effektiven Entlehnung von Effekten. Die Stellung von Kautionen in Form von Garantiebriefen ist für die Parteien derart vorteilhaft, daß sie in den letzten Jahren rasch Eingang gefunden hat.

Eine Anzahl erster österreichischer Banken pflegt bereits diesen Geschäftszweig*). Das Risiko der Banken hierbei ist schon deshalb ein geringes, weil erfahrungsgemäß die weitaus überwiegende Zahl von Kautionen nach Ablauf der Haftdauer zurückgestellt werden. Die Verwendung (Verkauf) einer Kaution zur Befriedigung von Ersatzansprüchen ist eine Ausnahme. Die Ausstellung eines Garantiebriefes ist außerdem für die Bank mit keinerlei Spesen verbunden. Eine Stempelung der Garantiebriefe ist, da sie die Form kaufmännischer Briefe haben, nicht erforderlich. Die erzielte Provision bedeutet somit für die Banken einen reinen Gewinn. Die Ausstellung eines Garantiebriefes durch eine Bank ist in juristischer Beziehung nichts anderes als die von derselben (gewerbemäßig) übernommene Bürgschaft für die Verpflichtung eines Dritten.

Die Einbürgerung dieses bankmäßigen Mittels zur Stellung von Kautionen im finanziellen Dienste der Bahnen ist daher sicherlich als Fortschritt zu begrüßen. Sie erleichtert den Parteien die Stellung einer Kaution, sie enthebt die Eisenbahnverwaltung der Verwahrung fremden Eigentums, sie schafft den Banken einen neuen Erwerbszweig und bietet in allgemeiner volkswirtschaftlicher Hinsicht den wichtigen Vorteil, daß diese Art von Kautionsstellung überflüssige Bindung von Kapitalien zu nicht produktiven Zwecken entbehrlich macht.

Die Improvisa in der Weltwirtschaft.

Vortrag, gehalten am 3. Dezember 1907 im Club österr. Eisenbahn-Beamten von Dr. Sigmund Schilder.

(Schluß.)

Zu den interessantesten, wichtigsten und in die wirtschaftlichen Verhältnisse am tiefsten einschneidenden Improvisa gehört wohl der Krieg. Doch sind speziell zur Auslösung der hier am meisten interessierenden wirtschaftlichen Wirkungen nicht gerade große Kriege nötig, die man nach den heutigen Verhältnissen vielleicht für selten halten kann, zum mindesten was Europa anbetrifft. Zur Erzeugung sehr intensiver wirtschaftlicher Wirkungen genügen auch Kolonialkriege, Empörungen, wobei stärkere Revolutionen kleineren Kriegen mindestens gleichkommen; sogar Akte militärischer Polizei, wie sie die Briten in Südafrika, besonders in Natal, gegen Negeraufstände oder die Japaner auf Formosa und neuerlich in Korea gegen unruhige einheimische Bevölkerungen zur Anwendung bringen, können im schwächeren Ausmaße ähnliche wirtschaftliche Wirkungen herbeiführen. Es tritt hiebei überall ein gemeinsamer Zug hervor: der innere Markt der betreffenden Länder wird in seiner Leistungsfähigkeit geschwächt (besonders wenn sie zum Kriegstheater werden oder auch nur eine Niederlage erleiden) und eben dadurch auf die Beihilfe des Auslandes angewiesen, und zwar nicht nur für Beschaffung von allerlei Kriegsbedarf, sondern auch eventuell behufs Aufnahme der Erzeugnisse solcher Produktionszweige, deren Dienste im Inlande nur mehr in schwächerem Maße begehrt werden (große Seidenwarenexporte Japans in den Jahren 1904 und 1905). So erhob sich z. B.

*) Bei der k. k. Nordbahndirektion erliegen unter zirka 600 Kautionen bereits an 50 von 10 verschiedenen Banken ausgestellte Garantiebriefe.

Digitized by Google

in Japan die Einfuhr zur Deckung des Kriegsbedarfes von 780 Millionen Kronen im Jahre 1903 auf 908 Millionen Kronen im ersten Jahre des Krieges mit Rußland 1904 und auf 1201 Millionen Kronen im zweiten Kriegsjahre 1905. Gleichzeitig hob sich sogar die Ausfuhr Japans von 711·5 auf 781 und 823 Millionen Kronen. Die Briten wiederum hatten den riesigen Aufschwung des südafrikanischen Einfuhrhandels während der letzten Zeit des Burenkrieges und unmittelbar nachher (da die Einfuhr sogar für den durch die Kriegsereignisse stark verminderten Ertrag der südafrikanischen landwirtschaftlichen Produktion aufkommen mußte) irrigerweise als eine dauernde Erscheinung aufgefaßt, sprachen von einem ihnen nunmehr gesicherten zweiten Indien und waren demgemäß von dem bald einsetzenden Rückgange arg enttäuscht. So sank die Einfuhr der Kapkolonie von 34·68 Millionen Pfd. St. im Jahre 1903 (erstes Jahr nach dem Kriege) auf 21·86 Millionen Pfd. St. im Jahre 1904 und auf 20 Millionen Pfd. St. im Jahre 1905, nicht zum mindesten infolge der verminderten Einfuhr von Nahrungsmitteln und Futterstoffen entsprechend der seitherigen Erholung der südafrikanischen Landwirtschaft von den Folgen des verheerenden Krieges. Dagegen stieg gleichzeitig die Ausfuhr der Kapkolonie wegen des mit Beginn 1904 einsetzenden Eingeborenenaufstandes im benachbarten Deutsch-Südwestafrika, wärend dessen die Deutschen aus dem Kaplande allerlei Kriegsbedarf bezogen, von 25·71 auf 28·31 und 33·81 Millionen Pfd. St. Als im August 1907 der aus Deutsch-Südwestafrika geflüchtete, im Kaplande internierte gefürchtete Rebellenchef Morenga entkam, wurde sogar in deutschen Blättern für einen Augenblick der Verdacht laut, die Briten hätten ihn absichtlich entkommen lassen, um aus dem Wiederaufflammen des Aufstandes für die Kapkolonie weiter Nutzen zu ziehen.

Beispielsweise sollen noch zwei charakteristische Einzelheiten Erwähnung finden: Die Pforzheimer Schmuckwarenindustrie bezeichnete die Jahre 1904 und 1905 als glänzende Ausfuhrkampagnen nach der Mandschurei, da die dortigen russischen Armeegewaltigen größeren und kleineren Stiles die Verfügung über die öffentlichen Gelder, die ihnen durch den Krieg zuteil wurde, in schmählichster Weise ausnützten und die so erbeuteten Summen auf höchst bedenkenlose Art verschwendeten, unter anderem auch zu Ankäufen von Schmuck für sich und ihre „Freundinnen". Harmlosere Empfindungen löst die Klage der deutschen Schokoladefabrikanten im Jahre 1906 aus, daß sie das Aufhören des bedeutenden Absatzes ihrer Fabrikate nach Deutsch-Südwestafrika zu beklagen hätten, seitdem die Beendigung des dortigen Eingeborenenaufstandes zu einer starken Verringerung der dortigen deutschen Truppen geführt hat.

In wie hohem Maße revolutionäre Störungen der inneren Ruhe und natürlich auch des Produktionsprozesses den Inlandsmarkt von Ersatzleistungen des Auslandes abhängig machen, lehrt ganz besonders das Beispiel der russischen Revolution in den Jahren 1905 und 1906 mit ihren stürmischen Arbeiterbewegungen, die namentlich in Russisch-Polen die Industrie geradezu desorganisierten, mit ihren gelegentlichen Eisenbahnerausständen und sonstigen Störungen des Transportwesens sowie des Telegraphen- und Postverkehres. Damals (und zum Teil sogar noch heute) mußten zahlreiche Warengattungen, zu deren den Inlandsbedarf deckenden Erzeugung die russische Industrie an und für sich schon seit längerer Zeit befähigt ist, wie mittelfeine Schuhwaren und gewöhnliche Textilprodukte aus Jute, Wolle und sogar Baumwolle, trotz der hohen Schutzzölle aus dem Auslande bezogen werden.

Aber auch jene Arbeiterbewegungen, die, wie gewöhnliche Strikes, Aussperrungen und passive Resistenz, keinen Bestandteil revolutionärer Aktionen bilden, machen in ähnlicher Weise, wenn auch in verkleinertem Maßstabe und namentlich für weniger Artikel, das Inland von ausländischer Aushilfe abhängig und eröffnen Konkurrenzgebieten überraschend günstige Exportkonjunkturen auf gemeinsamen Absatzmärkten. Besonders bedeutsam sind in dieser Beziehung die Strikes in der Kohlenproduktion. So ergibt sich die Wirkung des österreichischen Kohlenarbeiterstrikes im Jahre 1900 aus folgenden Ziffern: Einfuhr Österreich-Ungarns an Steinkohle im Jahre 1899 5·297 Millionen Tonnen für 70·36 Millionen Kronen, im Jahre 1900 6·243 Millionen Tonnen für 95·34 Millionen Kronen und im Jahre 1901 nur mehr 5·827 Millionen Tonnen für 90·12 Millionen Kronen. Ein Beispiel aus neuerer Zeit liefert der Strike der nordfranzösischen Kohlenarbeiter, der sich im Anschluß an ein anderes Improvisum, nämlich an die Grubenkatastrophe in Courrieres im Frühjahr 1906 entwickelte. Damals wetteiferten Großbritannien, Belgien und Deutschland darum, wer von ihnen die hiedurch geschaffene Kohlenausfuhrkonjunktur am besten ausnützen könnte, und als Resultat ergab sich für Frankreich eine Mehreinfuhr von Kohle im Jahre 1906 gegen 1905 von über 80 Millionen Francs. Besonders weitgreifend sind auch die Strikes in den Erzeugungsstätten für Halbfabrikate, wie z. B. Spinnereien.

Speziell die aus irgend welchen Gründen (öfters auch in Begegnung der Folgen irgend eines Improvisums) vorgenommenen Zollveränderungen sind als Ausgangspunkte großartiger Spekulationen im Außenhandel so bekannt, daß nicht wenige Staaten, wie Großbritannien, Spanien, Australien, Südafrikanischer Zollverein etc., diesen umfangreichen den späteren Zolleingang öfters schmälernden Spekulationen durch sogenannte Sperrgesetze zu begegnen suchen. Danach treten die im Parlamente eingebrachten Zollveränderungen provisorisch sofort in Kraft. Höchstens haben die Einführer auf Rückzahlungen zu rechnen, falls die definitiv bewilligten Zollsätze niedriger sind, als die ursprüngliche Vorlage.

Jene Improvisa, die als Folgewirkung irgend eines Geschehenlassens, d. h. als Menschenwerk mehr passiver Art aufzufassen sind, wie Arbeitermangel, Kohlenmangel, Waggonmangel, wohl kaum auch Agioschwankungen, stellen vielleicht für den denkenden, gelehrten Nationalökonomen und Wirtschaftspolitiker keine besonders unerwarteten Ereignisse dar; aber für die überwiegende Mehrzahl der Unternehmer des betreffenden Wirtschaftsgebietes oder gar für Ausländer, die mit jenem im Geschäftsverkehre stehen, sind sie nichtsdestoweniger unangenehme Überraschungen, wodurch ein Zwang zum Erwerb der verschiedensten ausländischen Abhilfsmittel ausgeübt wird, da es sich um die grundlegenden Bedingungen der Produktion überhaupt handelt. Überdies verstärken und komplizieren sich die verschiedenen, als Menschenwerk mehr passiver Art aufzufassenden Improvisa wechselseitig. Der Arbeitermangel, zumeist das Resultat einer mangelhaften sozialpolitischen Fürsorge für die breiten Volksmassen, hemmt die Tätigkeit der Kohlengruben und Waggonfabriken; der Waggonmangel verschärft wiederum den Kohlenmangel usw.

Wenn im weiteren der Rahmen eines Revueaufsatzes nicht weit überschritten werden soll, können die übrigen eingangs erwähnten Improvisa nur mehr in ganz kurzer, schlagwortartiger Darstellung behandelt werden. Mißernten und Dürren: Hiedurch sind die Grundlagen der agrarischen und auch der halbindustriellen Volkswirtschaft betroffen; Weltmarktsbeziehungen aller zu allen gerade hier besonders bedeutsam und heilsam; im Jahre 1904/1905 half argentinischer Mais der rumänischen Mißernte ab; birmanischer Reis wendet sich je nach den besseren oder schlechteren indischen Ernteverhältnissen nach Europa und Ostasien oder nach dem in-

Digitized by Google

dischen zollvereinten Nachbarlande; große Schwankungen in den internationalen Handelsbeziehungen bis zur Verwandlung von Ausfuhrgebieten in Einfuhrländer und umgekehrt je nach dem Ausfall der Weinlesen (Komplikation durch Auftauchen oder Verschwinden der Peronospora und Phylloxera), Hopfenernten, Kartoffelernten (hinsichtlich der Branntweinbrennerei), Futterernten; bei letztgenannten das sekundäre Ergebnis massenhafter Viehschlachtungen sowie zuerst niedriger, dann um so höherer Fleisch- und Häutepreise (Ledertabrikation kann darauf rechnen, daß bald dieses, bald jenes Häuteproduktionsgebiet durch Futtermangel und Massenschlachtungen ergiebiger wird); große Schwankungen im Ertrag der Ölbäume teils aus klimatischen Gründen, teils wegen des unberechenbaren Auftauchens der Mosca olearia, eines gefährlichen Parasiten; erfolgreiche Forschungen über die mit der Periodizität der Sonnenflecken zusammenhängenden Klimaschwankungen werden vielleicht diesen Improvisa den Charakter der Unberechenbarkeit einigermaßen abstreifen.

Überreiche Ernten und Rohölausbrüche: Auch überreiche Ernten können unter Umständen als eine preissenkende kommerzielle Katastrophe wirken, die zu einem forcierten Export ins Ausland und zu allerlei ungewöhnlichen Transaktionen mit ausländischen Firmen nötigt (unerwartet große Dimensionen der brasilianischen Kaffeevalorisierungsaktion infolge der übergroßen Kaffeernte des Jahres 1906/1907); ebenso lassen ungewöhnlich große Rohölausbrüche in Erdölterrains die Abschiebung der unerwartet stark emporquellenden Rohölmengen ins Ausland als nächstliegendes Hilfsmittel erscheinen.

Erdbeben: Die ebenso unerwarteten, als beträchtlichen Erdbebenschäden sind zumeist nur mittels ausländischer Hilfe zu decken, zumal in industriell weniger entwickelten Ländern, wie z. B. das zentralchilenische Erdbeben am 16. August 1906 mit 200—300 Millionen Pesos Schaden, dessen teilweise Deckung aus dem Auslande die Einfuhrziffern Chiles höher anschwellen ließ als je; ähnliche Wirkungen des Erdbebens von San Francisco; Chile gewährte übrigens große Zollermäßigungen für Material zum Wiederaufbau von Valparaiso.

Brände: Brände, die ganze Städte verheeren, wirken im Falle des Wiederaufbaus ähnlich wie Erdbeben; Fabriksbrände, besonders in kleineren Zollgebieten, machen ein Land, das seinen Bedarf in bestimmten Artikeln bisher befriedigen konnte, plötzlich importbedürftig (die beiden Brände der einzigen bulgarischen Zündholzfabrik in den Jahren 1905 und 1907).

Wassermangel: Wasserarme Sommer wirken leicht störend in der noch vielfach mit Wasserkräften arbeitenden Holzstoffindustrie und des weiteren in der Papierfabrikation; Herbst 1906 in Italien, Frankreich und der Schweiz empfindlicher Mangel in einzelnen Rohseidequalitäten, da dortige Seidenspinnereien und Zwirnereien nicht über die nötigen Wasserkräfte verfügten zum Vorteil Ungarns, dessen Seidenzwirnereien mit Dampf betrieben werden.

Veränderungen der Fischzüge: Wenn die nutzbaren Fische (Heringe, Sardinen, Stockfische usw.) ihre Massenzüge von einer Küste an eine andere verlegen, dann muß, abgesehen von der Schädigung der betroffenen Fischerbevölkerung, die fehlende Fischmenge wenigstens zum Teil aus dem Auslande bezogen werden; z. B. Fernbleiben der Sardinen von den Küsten der Bretagne im Herbst 1902.

Epidemien: Diese bedeuten eine glänzende Konjunktur für das Drogen- und Chemikaliengeschäft (Desinfektionsmittel) des In- und Auslandes.

Als praktische Konsequenz dieser Ausführungen ergibt sich, daß die verschiedenen, als „Improvisa" zu bezeichnenden Unannehmlichkeiten und Katastrophen sowohl für Exportkaufleute größeren Stiles als auch für aufstrebende Exporteure kleineren Kalibers, endlich für Exportförderungsinstitute öffentlichen und privaten Charakters, sowie für kommerzielle Fachblätter und Fachschriftsteller stets einen Gegenstand gespannter Aufmerksamkeit und eindringlichen Studiums bilden müssen, da sich die Begriffe Improvisa und Konjunkturen häufig, wenn auch natürlich nicht immer, decken. Auf dem Weltmarkt hervorragende Industrien erfahren sogar längere Zeit hindurch entscheidende, bezw. ungemein anregende Beeinflussungen durch einander ablösende Improvisa, wie die mitteleuropäische Zuckerindustrie zuerst durch die von Mitte der Neunzigerjahre bis in die ersten Jahre des zwanzigsten Jahrhunderts wirkende Störung der kubanischen Zuckerindustrie infolge des Aufstandes gegen Spanien und des nachfolgenden spanisch-amerikanischen Krieges und von 1904 an durch die Lähmung der russischen Zuckerindustrie infolge von Krieg und Revolution; die beiden letztgenannten Umstände kamen vermöge ihrer Einwirkung auf die transkaukasischen Erdöldistrikte auch der österreichischen, rumänischen, nordamerikanischen Petroleumproduktion zugute. Auch der enorme Aufschwung des deutschen Exports während der letzten Jahre, der nicht einmal durch das Hemmnis der seit 1. März 1906 in Kraft getretenen, zumeist viel höheren Zolltarife behindert wurde, dürfte nicht zum mindestens auf die geschickte, schnelle und auch wagemutige Manier zurückzuführen sein, in welcher die deutschen Geschäftsleute allerlei Improvisa auszunützen wußten, so z. B. den russisch-japanischen Krieg (Lieferung von allerlei Kriegs- und Sanitätsmaterial sowie von Schiffen), die der Tätigkeit der russischen Industrie sehr hinderlichen revolutionären Unruhen, die Erdbebenkatastrophen in Kalifornien und Chile im Frühjahr und Sommer 1906 usw.

CHRONIK.

Stand der Eisenbahnbauten in Österreich Ende Dezember 1907. Die Baubewegung auf den österreichischen Eisenbahnen ergibt mit Schluß des Monates Dezember 1907 folgendes Bild:

Bezeichnung der Strecken	Länge der Projektslinie in Kilometern	Hievon in km (rund)	
		im Baue am 1. Sept. 1907	verblieben im Baue am 1. Okt. 1907
A. Hauptbahnen:			
I. Neubauten:	44·8	22·7	22·7
II. Erweiterungsbauten:			
a) auf im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen	—	—	—
b) auf Privatbahnen	141·0	141·0	141·0
Summe der Hauptbahnen	185·8	163·7	163·7
B. Lokal- und Kleinbahnen:			
Neubauten	489·4	392·9	489·4
Summe der Lokal- und Kleinbahnen	489·4	392·9	489·4

Es sind sonach durch den Baubeginn der Lokalbahn Krems — Grein 76·4 *km*, der Lokalbahn Friedland—Bila 19·5 *km* und der Linie Schleiergasse durch die Favoritenstraße bis zur Grenzackergasse der Wiener Straßenbahnen 11·6 *km*, somit 96·5 *km* Lokal- und Kleinbahnen zugewachsen. Im ganzen verblieben am Schlusse des Monates Dezember 1907 an Hauptbahnen 141·0 *km* und an Lokal- und Kleinbahnen 489·4 *km* in Bauausführung.

Der Durchschlag des Tauerntunnels erfolgte am 21. Juli 1907. Die Tunnelmauerung wurde nordseits auf 3278 *m* und südseits auf 1370 *m* Länge fertiggestellt.

Digitized by Google

Verkehr und Einnahmen der österr. Eisenbahnen im Monate Dezember 1907.

Im Monate Dezember 1907 hat das österreichische Bahnnetz einen Zuwachs um 0·080 *km* erfahren, und zwar durch die am 20. des genannten Monates erfolgte Eröffnung der Verbindungskurve von der Wienstraße (nächst der Schleitmühlgasse) zur Magdalenenstraße der elektrisch betriebenen Straßenbahnen der Gemeinde Wien.

Befördert wurden auf den österreichischen Haupt- und Lokalbahnen 15,441.504 Personen und 12,049.889 *t* Güter und K 70,408.063 vereinnahmt, d. i. pro *km* K 3211.

Im gleichen Monate 1906 betrug die Einnahme K 67,420.189 oder pro *km* K 3098; es resultiert daher für den Monat Dezember 1907 eine Zunahme der kilometrischen Einnahmen um 3·6%.

Im ganzen Jahre 1907 wurden auf denselben Bahnen 203,346.196 Personen und 139,828.210 *t* Güter befördert und K 811,537.622 vereinnahmt.

Im Jahre 1906 betrug die Einnahme K 763,096.843. Da die durchschnittliche Gesamtlänge der österreichischen Haupt- und Lokalbahnen pro 1907 21.860 *km*, pro 1906 dagegen 21.376·5 *km* betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme pro *km* für das Jahr 1907 auf K 37.124, gegen K 35.698 im Jahre 1906, d. i. um K 1426 oder 4·0% günstiger.

Verkehr und Einnahmen der k. k. österr. Staatsbahnen im Jänner 1908.

I. Eigene und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen.

(Betriebslänge 10.622 *km* 1908, 10.622 *km* 1907.)

Befördert wurden im Bereiche der k. k. Staatsbahndirektionen 3,600.100 Personen und 3,358.300 *t* Güter; eingenommen wurden hiefür K 6,346.300 bezw. K 17,666.500, zusammen K 24,012.800 (+ K 1,329.908 gegen Jänner 1907). Im Bereiche der k. k. Nordbahndirektion wurden befördert 962.600 Personen und 1,648.400 *t* Güter; eingenommen K 1,491.100, bezw. K 7,518.600, zusammen K 9,009.700 (+ K 119.002 gegen Jänner 1907).

Nach der provisorischen Ermittlung betrugen die Transporteinnahmen im Monate Jänner 1908 bei den

Westlichen Staatsbahnen

im Personenverkehre K 3,866.900 (2,631.600 Reisende), im Güterverkehre K 13,024.600 (2,692.900 *t*), bei den

Östlichen Staatsbahnen

im Personenverkehre K 2,479.400 (968.500 Reisende), im Güterverkehre K 4,641.900 (665.400 *t*), auf den staatlichen Linien der

Nordbahn

im Personenverkehre K 1,491.100 (962.600 Reisende), im Güterverkehre K 7,518.600 (1,648.400 *t*).

Gegenüber dem definitiven Erfolge des vorjährigen Vergleichsmonats, zeigt die Gesamteinnahme der älteren Staatsbahnen im Personenverkehre eine Zunahme um K 365.590 (+ 241.800 Reisende), im Güterverkehre eine solche von K 964.318 (+ 258.600 *t*).

Zu der Mehreinnahme des Personenverkehrs trugen die

Westlichen Staatsbahnen

K 138.924 (+ 145.400 Reisende), die

Östlichen

K 226.666 (+ 96.400 Reisende) bei.

Von der Steigerung des Güterverkehrs entfallen K 575.672 (+ 156.800 *t*) auf das Westliche und K 388.646 (+ 101.800 *t*) auf das Östliche Staatsbahnnetz.

Auf den staatlichen Linien der Nordbahn ergab sich im Berichtsmonate beim Personenverkehre ein Ausfall von K 70.860 (— 92.000 Reisende), im Güterverkehre dagegen eine Zunahme um K 189.862 (+ 98.100 *t*).

Die höheren Ergebnisse der älteren Staatsbahnen aus dem Personentransporte stammen zum Teile aus dem stärkeren Bezuge von Zeit- und Abonnementskarten, zum Teile auch aus dem infolge günstiger Witterungsverhältnisse lebhafteren Reise- und Wintersportverkehre.

Der Güterverkehr weist auf den westlichen sowie den östlichen Linien der älteren Staatsbahnen neben der noch immer wahrnehmbaren allgemeinen Steigerung eine besondere Zunahme in der Beförderung von Kohle, Holz, Erz, Eisen, Getreide und Mahlprodukten, auf den Nordbahnlinien eine solche in den Artikeln Holz, Steine, Erze und Rohzucker aus.

Aus den definitiven Buchungen des Monats Oktober 1907 ergibt sich für die älteren Staatsbahnen eine Plusrichtigstellung von K 210.000, bei der Nordbahn eine solche von K 955.463, wodurch sich die bisher ausgewiesene Mehreinnahme des Jahres 1907 für erstere auf K 22,648.933, für die Nordbahn auf K 9,595.483 erhöht.

II. Wiener Stadtbahn (Betriebslänge 38 *km*).

Befördert wurden 2,390.000 Personen und 53.000 *t* Gütern, eingenommen hiefür K 343.000, bezw. K 79.000, zusammen K 422.000 (+ K 969 gegen Jänner 1907).

Nach der provisorischen Ermittlung der Transporteinnahmen der Wiener Stadtbahn zeigt sich im Monate Jänner 1908 gegen den gleichen Monat des Vorjahres im Personenverkehre eine Mehreinnahme von K 939 (+ 4000 Reisende), im Güterverkehre eine solche von K 30.

Die definitive Buchung für den Monat Oktober 1907 ergab eine Minusrichtigstellung von K 12.348, wodurch sich die gegenüber dem Jahre 1906 ausgewiesene Mehreinnahme des Jahres 1907 auf den Betrag von K 3322 vermindert.

Schäden durch Felsabsturz an der Gotthardbahn. Die felsige Beschaffenheit der Südseite des Monte San Salvatore ändert sich wenige Kilometer hinter Lugano in bruchiges Gestein. Schon während des Baues der Gotthardbahn erkannten die Ingenieure die für den Schienenstrang daraus resultierenden Gefahren und suchten durch riesige Schutzbauten und eiserne Stützen die Bahn vor den Folgen einer Bergrutschung zu bewahren. Diese letzteren schützen auch die von der Schweiz nach Italien führende Fahrstraße. Zwischen beiden Verkehrsstraßen bestand auch eine ausgedehnte, aus Quadern ausgeführte Parapettmauer, die noch ein weiteres dazu beitrug, die Sicherheit für Schienenstrang und Straße vermehren zu helfen. Ein Bergsturz, der anfangs dieses Monates erfolgte, zerstörte nicht nur die Eisenkonstruktionen, sondern verschob auch die Parapettmauer in der Ausdehnung von mehreren hundert Metern gerade nach dem gefährlichsten Punkte hin. Am 8. Februar fand ein zweiter Felssturz statt. Es ist nicht ausgeschlossen, daß noch weitere erfolgen. Die Felsmassen stürzen mit solcher Gewalt zu Tale, daß einzelne Felstrümmer selbst bis in den Lugano-See fielen. Die Räumungs- und Freimachungsarbeiten wurden trotz der drohenden Gefahr in Angriff genommen. Die Stelle des Bergsturzes ist 3 *km* von der Station Lugano entfernt.

Direkte Petroleumzüge bilden den Gegenstand von Verhandlungen seitens des Eisenbahnministeriums mit den Petroleumraffinerien, um die durch die Verkehrsschwierigkeiten auf der Nordbahn verursachten Betriebsstörungen der Raffinerien zu beseitigen. Es sollen direkte Züge, welche an gewissen Tagen verkehren würden, das Rohöl von Boryslaw zu den großen Raffinerien und die leeren Zisternenwagen wieder zur Füllstation bringen. Um die Anstauung der Wagen in Boryslaw zu vermeiden, ist folgender Plan entworfen worden: Bisher wurden die in Boryslaw einlangenden Zisternenwagen den einzelnen Gesellschaften zugeführt, welche die Füllung nach den erteilten Aufträgen vornahmen. Um aber

Digitized by Google

eine Zerreißung der Rohölzüge zu vermeiden, soll unter den Rohöleinlagerungs-Gesellschaften eine Vereinbarung getroffen werden, dahingehend, daß die einzelnen Gesellschaften die Füllung eines kompletten Zuges nach einem Turnus vorzunehmen und die Ausgleichung der versandten Rohölmengen später unter sich durchzuführen hätten.

Nichtabwiegen der Stückgüter. Seitens des Eisenbahnministeriums wurde, wie wir seinerzeit berichtet haben, im Interesse der Beschleunigung der Aufgabsmanipulation bei Stückgütern mit Wirksamkeit vom 1. Dezember 1906 gestattet, daß bei Stückgütern, welche größere Firmen regelmäßig in bedeutenderen Mengen in Stationen der österreichischen Staatsbahnen zur Aufgabe bringen, von der vorgeschriebenen bahnamtlichen Gewichtsfeststellung Umgang genommen werde, wenn die bezüglichen Verfrächter sich durch eine Erklärung verpflichten, bei sämtlichen von ihnen zur Aufgabe gelangenden Stückgütern das Gewicht nach den bahnseits geltenden Vorschriften festzustellen und in den Frachtbriefen einzusetzen. Von dieser Einrichtung haben im Jahre 1907 rund 200 Parteien in zirka 70 Stationen Gebrauch gemacht, und zwar hauptsächlich bei Stückgutsendungen von frischem Obste, Agrumen, Selchwaren, Bier, Jungbäumen und Papier. Nach den hiebei gewonnenen Erfahrungen wurde durch die in Rede stehende Maßnahme in den bezüglichen Stationen eine wesentliche Beschleunigung der Aufgabsmanipulation und eine Entlastung der Magazine herbeigeführt; ferner konnte in einigen Stationen auch ein Ersparnis an Arbeitskräften erzielt werden.

Die Eisenbahnen Japans im Jahre 1906. Im Vergleiche zu der ansehnlichen Anzahl von neuen Eisenbahnlinien, Zweiglinien und Verlängerungen der bereits bestehenden Eisenbahnlinien, für welche die Sanktion erlangt und Ausmessung vollendet wurde, ist nach dem Berichte des k. k. Generalkonsuls zu Yokohama zu konstatieren, daß im Berichtsjahre sehr wenig gebaut wurde, weniger als 100 Meilen auf Privat- und Staatseisenbahnlinien zusammen. Die Ursache liegt — soweit Privatbahnen in Betracht kommen — sehr nahe: die Aktionäre der Privatbahnen schwebten in Ungewißheit, ob ihre Bahnlinien von der Regierung übernommen werden oder nicht und deshalb verhielten sie sich sehr zurückhaltend. An Privatbahnen waren vorhanden 3247 Meilen (um 19 Meilen mehr als im Vorjahre 1905), an Staatsbahnen 1531 Meilen (70 Meilen mehr als im Vorjahre). Die Aufschiebung der Erweiterung kann in Anbetracht der von allen Richtungen des Landes hörbaren Forderungen nach Verbesserung des Verkehrs kaum mehr bestehen und die kommenden Jahre werden dies wohl beweisen.

Die japanischen Eisenbahnen (private und staatliche) verfügten insgesamt über 1717 Lokomotiven (um 73 mehr als im Vorjahre 1905) 5340 Personenwagen (um 98 mehr) und 27.183 Lastwagen (um 2775 mehr).

Das Berichtsjahr hat eine bedeutende Vergrößerung des Verkehres von Personen und Gütern sowohl auf den Privat- als auch auf den Staatseisenbahnen zu verzeichnen.

Es wurden befördert und eingenommen:

Auf Staatsbahnen	. 31,026.964	Personen,	13,472.637 Yen
„ Privatbahnen	. 82,648.439	„	20,658 985 „
Zusammen	. 113,675.403	Personen,	34,131.622 Yen

Die Zunahme gegenüber dem Vorjahre beträgt bei Personen beinahe 10 Millionen.

Frachtverkehr:

Staatsbahnen .	. 4,403.494 *t*,	7,981.259 Yen Einnahmen
Privatbahnen .	. 17,126.570 *t*,	17,219.473 „ „
Zusammen .	21,530.064 *t*,	25,200.732 Yen Einnahmen.

Die Vermehrung des Frachtverkehres betrug zirka $2^1/_4$ Millionen *t*.

Die Einnahmen pro Meile betrugen bei den:

Staatsbahnen	. für Personen 1·43 Yen,	für Güter 2·01 Yen
Privatbahnen	. „ „ 1·32 „	„ „ 1·80 „

Der Reingewinn pro Meile betrug im Berichtsjahre:

bei Staatsbahnen .	. 8793 Yen	(gegen 8640 Yen in 1905)
„ Privatbahnen .	. 7364 „	(„ 6374 „ „ 1905)

Die Erträgnisse der Privateisenbahnen waren sehr verschieden; die besten Geschäfte haben jedoch folgende Privatbahnen gemacht: Nippon, Kyushu, Hokuyetsu, Hankai, Hankaku.

Elektrische Bahnen Im Berichtsjahre bestanden im ganzen 16 elektrische Bahnen mit einem Betriebskapital von 46 Millionen Yen (gegen 38 Millionen in 1905). Die dem Verkehr eröffneten Linien betrugen 173 Meilen (um 26 Meilen mehr als in 1905); im Bau begriffen waren $99^1/_2$ Meilen. Die Anzahl der beförderten Personen hat sich enorm vergrößert, u. zw. um rund 34 Millionen. Befördert wurden insgesamt 161,161.404 Personen.

Die Einnahmen betrugen 6,337.278 Yen, die Ausgaben hingegen 3,787.604 Yen; Reinertrag 2,549,674 Yen. Die Dividenden der einzelnen Gesellschaften waren sehr verschieden und beliefen sich im Durchschnitte auf 8·25%. Die größte Dividende, 38%, verteilte die Kyoto-Gesellschaft, sodann kam „Tokio-Yokohama (Keibin) Elektric Tramway Co. mit 13%.

Die bedeutendste der japanischen elektrischen Bahngesellschaften ist die „Tokio Railway Co.“ mit einem Betriebskapitale von 27 Millionen Yen und 45·6 Meilen Fahrlinien, welche allein im Berichtsjahre 136 Millionen Personen befördert hatte. Deren Reineinnahmen betrugen 1,834.523 Yen. Dividende 5·81%. An zweiter Stelle folgt die „Kioto-Osaka Elektric Tramway Co.“ mit einem Kapitale von 7 Millionen Yen, welche eigentlich ihre Linien, die 30·6 Meilen lang sein werden, erst ausbaut. An dritter Stelle kommt „Osaka-Kobe Elektric Tramway Co.“ mit einem Betriebskapitale von 3 Millionen Yen und 19 Meilen Fahrlinie; sodann folgt die „Tokio-Yokohama Elektric Tramway Co.“, Kapital 2,550.000 Yen, Fahrlinie 17 Meilen.

LITERATUR.

A. Hartlebens Kleines Statistisches Taschenbuch über alle Länder der Erde. Fünfzehnter Jahrgang 1908. Nach den neuesten Angaben bearbeitet von Prof. Dr. Friedrich Umlauft. Geb. 1 K 60 h.

Wir empfehlen hiedurch erneut eines der vorzüglichsten statistischen Hilfsmittel unserer Zeit:

Die Zahlenangaben sind insgesamt den jüngsten offiziellen Publikationen entnommen, die Personalien sind neuesten Datums. So finden wir bereits die definitiven Zählungsergebnisse im Deutschen Reiche von 1906, für die Bevölkerung anderer Länder sind sogar die Ergebnisse der Zählung von 1907 angeführt.

Les oscillations du matérial des chemins de fer et la voie. Stabilité des automobiles par Georges Marlé. 5 Hefte. Herausgegeben von H. Dunod und E. Pinat. Paris, 49, Quai des Grands-Augustins.

Die vier ersten, im Dezember 1906 von der französischen Akademie der Wissenschaften preisgekrönten Heft bilden eine wissenschaftliche Gesamtstudie über den Einfluß großer Schwindigkeiten auf die Schwingungen des fahrenden Materiales.

In dem ersten Hefte, einem Auszuge aus den „Annales des Mines“ erläutert der Autor die seitlichen und vertikalen

Digitized by Google

Schwingungen und Schwankungen des fahrenden Materials, verschuldet durch die Gestaltung des Geleises; er bespricht die Effekte aufeinanderfolgender Schwingungen des Materials und die Wirkung der Federlamellen oder anderer ausgleichender Widerstände und beweist auf Grund seiner Studien, daß das beste Fahrbetriebsmittel dasjenige ist, das gefahrlos bei den größten Geschwindigkeiten auf dem schlechtesten Geleise fahren kann. Zu diesem Zwecke stellt der Autor für die verschiedenen Konstruktionselemente der Fahrbetriebsmittel rechnungsmäßig erstellte Typen fest.

Das zweite und dritte Heft enthalten Auszüge aus den „Mémoires de la Societé des Ingenieurs civils“. Die darin niedergelegten Studien wurden vermöge ihres außerordentlich wissenschaftlichen Wertes von der „Societé des Ingenieurs civils“ mit der goldenen Medaille ausgezeichnet.

In diesen Heften sind die Beziehungen zwischen dem rollenden Materiale und dem Geleise erörtert, und zwar der Einfluß der horizontalen Mängel des Geleises sowie der Geleisekurven.

Der Autor weist nach, daß bei einem Maximum der seitlichen und vertikalen Schwingungen des fahrenden Materiale die Tendenz zur Entgleisung viel beträchtlicher ist als man nach der üblichen Berechnung der Zentrifugalkraft vermutet.

Im vierten Hefte, einem Auszuge aus der „Revue générale des chemins de fer“ behandelt der Autor den Einfluß der beweglichen Teile der Lokomotive und der Wirkung des Dampfes auf die Schwingungen der Fahrzeuge und belehrt uns über die Unzulänglichkeit der bisherigen über dieses Thema aufgestellten Theorien.

Das fünfte Heft enthält die Stabitätsbedingungen fahrender Automobile.

Georges Marié weist in seinen Ausführungen nach, daß sämtliche Theorien, Formeln sowie die Darstellungen der graphischen Dynamik, wie sie in den ersten vier Heften entwickelt wurden, auch auf das Studium der Stabilität der Automobile Anwendung finden.

Dieses große fünfbändige Werk bringt ganz neue und weitgreifende Erforschungen auf dem durch die verwickelten statischen und dynamischen Verhältnisse schwierigen Gebiete der Bewegungsformen des fahrenden Materiales. Mit dem Maße als der Bau der Fahrbetriebsmittel sich vervollkommt, als die Geschwindigkeiten zunehmen, wird es um so schwieriger und um so wichtiger, die wechselseitigen Bedingungen zwischen Geleise und rollendem Materiale aufs Neue zu erforschen. Georges Marié hat mit seinem Werke dieser bedeutsamen Aufgabe des Eisenbahntechnikers im hochverdienten Maße Rechnung getragen. Kriser.

Zur Farbensinnprüfung im Eisenbahn- und Marinedienste. Von J. Rosamit. Mit zwei Abbildungen im Texte und einer Tafel. Wien und Leipzig 1907. Wilhelm Braumüller.

Die vorzüglichen Auseinandersetzungen von Rosmanit, die dem ärztlichen Publikum bereits aus der „Wiener klinischen Wochenschrift“ bekannt sind, werden nun in einer handlichen Sonderausgabe allen Interessenten zugänglich gemacht. Die Einführung der Nagelschen Farbentafeln als obligatorisches Prüfungsverfahren in Preußen sowie die neuerdings bei uns ergangene Vorschrift, bei den Wiederholungsprüfungen der Eisenbahnbediensteten die endgiltige Entscheidung von dem Ergebnisse der Nagelschen Probe abhängig zu machen, lassen eine so lichtvolle Darstellung der ganzen Farbensinnfrage sehr willkommen erscheinen. Daß der Verfasser sich als ein begeisteter Anhänger der Nagelschen Theorie bekennt, ist wohl sehr begreiflich, denn die Nagelschen Tafeln haben sowohl hinsichtlich der Sicherheit der Farbenprüfung wie auch hinsichtlich der Schnelligkeit des Verfahrens alle anderen Methoden aus dem Felde geschlagen. Kein seiner Aufgabe bewußter Bahnarzt wird die Nagelsche Prüfungsmethodik mehr missen wollen; da sich aber in keiner der bisnun vorliegenden Veröffentlichungen, die Arbeiten von Nagel selbst sind an mehreren Orten erschienen und nicht allgemein zugänglich — eine so prägnante und sicher führende ausführliche Darstellung der neuen Methode und ihrer wissenschaftlichen Grundlagen findet, so müßte man fordern, daß bei der Ausfolgung der Nagelschen Tafeln durch die Verlagshandlung jedesmal die vorliegende Schrift mit abgegeben werden solle. F. Winkler.

CLUB-NACHRICHTEN.

Der Ausschußrat beehrt sich hiermit, zu der am

Dienstag, den 31. März l. J., 6 Uhr abends

im Clublokale (I. Eschenbachgasse 11)

stattfindenden

XXXI. ordentl. Generalversammlung

des

Club österreichischer Eisenbahnbeamten

einzuladen.

Tagesordnung:

1. Bericht des Ausschußrates über das Clubjahr 1907.
2. Bericht der Rechnungsrevisoren.
3. Wahl eines Vizepräsidenten, des Kassiers und von sechs Mitgliedern des Ausschußrates; ferner der Rechnungsrevisoren, sowie deren Stellvertreter.
4. Beschlußfassung über etwa angemeldete Anträge.

Es wird ersucht, dieser Versammlung beizuwohnen und etwa beabsichtigte Anträge (Punkt 4 der Tagesordnung) bis längstens 24. März dem Präsidium bekanntgeben zu wollen.

Der Ausschußrat
des
Club österreichischer Eisenbahnbeamten.

Schriften über Verkehrswesen.

Herausgegeben vom Club österr. Eisenbahn-Beamten.
Verlag von Alfred Hölder, Wien, I. Rotenturmstraße 13.

Reihe I. Enthält Sonder-Abdrücke umfangreicherer Artikel aus der **„Österr. Eisenbahn-Zeitung“.**

Reihe II. Enthält selbständige Werke, Monographien oder Darstellungen ganzer Gebiete.

Bisher sind erschienen:

I. Reihe, 1. Heft: **„Die Eisenbahn-Tariftechnik“** von Emil Rank, Inspektor der k. k. priv. österr. Nordwestbahn. Ladenpreis K 1.60.

2. Heft: **„Die Sicherungsanlagen der Wiener Stadtbahn“.** Von Hugo Koestler, k. k. Ober-Baurat. Ladenpreis K 1.20.

3. Heft: **„Die Umgestaltung der Eisenbahngütertarife Österreichs“.** Eine Studie zur Frage der Verstaatlichung der Privatbahnen. Von Oskar Leeder und Dr. Heinrich Rosenberg. Ladenpreis K. 1·20.

4. Heft: **„Grundzüge für die ökonomische Anordnung des Verkehrsdienstes“.** Von V. G. Bossbardt. Ladenpreis K 1·40.

5. Heft. **„Das Lokalbahnwesen in Österreich“.** Von Karl Pascher, k. k. Ministerialrat. Ladenpreis K 1·20.

6. Heft: **„Die Eisenbahnen im Dienste des Krieges“** und moderne Gesichtspunkte für deren Ausnützung. Von Eduard Zanantoni, k. k. Oberstleutnant im Generalstabskorps. Ladenpreis K —·90.

7. Heft: **„Kommentar zur neuen Signalordnung und zu den neuen Grundzügen der Vorschriften für den Verkehrsdienst“.** Von Ludwig Freund, k. k. Regierungsrat. Ladenpreis K 1·80.

II. Reihe, Band 1: **„Das österreichisch-ungarische und internationale Eisenbahn-Transportrecht“.** Von Dr. Franz Hilscher, Bureau-Vorstandstellvertreter der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Ladenpreis K 5·20.

Band 2: **„Motorwagen und Lokomotive“.** Kritische Darstellung des jetzigen Standes der Frage der Motorwagen und der Führung leichter Züge durch Motorwagen oder Lokomotiven in technischer und wirtschaftlicher Beziehung. Von Karl Spitzer, Ober-Ingenieur der k. k. Nordbahndirektion und Dr. Viktor Krakauer, Sekretär der k. k. Nordbahndirektion.

Das Clubsekretariat vermittelt den Bezug dieser Werke.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten. Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hilscher. Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

Wir erlauben uns die Aufmerksamkeit darauf zu lenken, daß der 300 Personen fassende Vortragssaal des Club österreichischer Eisenbahnbeamten, Wien, I. Eschenbachgasse 11, nach für einige Tage der Woche während der Saison 1907/1908 zur Verfügung steht und werden diesbezügliche Auskünfte täglich zwischen 4—6 Uhr (Telephon 355) vom gefertigten Sekretariat erteilt.

Das Sekretariat
des
Club österreichischer Eisenbahnbeamten
Wien, I. Eschenbachgasse 11.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Offert-Ausschreibung.

Die Material-Verwaltung der k. k priv. Südbahn-Gesellschaft beabsichtigt für ihre österreichischen Linien ein Quantum von 8000 Meterzentnern Petroleum im Wege der allgemeinen Konkurrenz sicherzustellen.

Die Bedingnisse, auf Grund welcher die Lieferung zu erfolgen hat, können bei der Material-Verwaltung (Südbahnhof, Administrationsgebäude, IV. Siege, Parterre, Tür Nr. 27) behoben bezw. gegen Einsendung von einer 20 Heller-Briefmarke per Post bezogen werden.

Die Lieferung des ausgeschriebenen Quantums hat auf Abberuf in Monatsraten nach jeweiligem Erfordernis vom Monate April l. J. ab bis spätestens Ende März 1909 zu erfolgen

Die mit einer in gesetzlicher Weise überschriebenen Stempelmarke à 1 Krone versehenen Offerte sind mit der Vadiumempfangsbestätigung, den „Bedingnissen" und der Schiedsgerichtsordnung — beide letztere unterschriftlich anerkannt und ebenfalls mit je einer Stempelmarke à 1 Krone gestempelt — versiegelt und überschrieben mit „Offert auf Petroleum, ad Zahl 553 Fe." spätestens bis 17. März l. J, 12 Uhr mittags, bei der Material-Verwaltung einzubringen. Als äußerster Termin für den Erlag der Vadien wird der 14. März l. J. festgesetzt.

Im Offerte ist sowohl die Provenienz des Rohproduktes als auch die des Fabrikates, sowie die Marke genau anzuführen und sind die Preise per 100 *kg* netto verzollt, franko einer Südbahnstation, eventuell franko Material-Magazin, Wien, (X. Bezirk, Laxenburgerstraße 4) wie folgt zu notieren:

a) inklusive Barrel,
b) exklusive Barrel;

ad a) ist bei Rücknahme der leeren Barrels auch der Preis per Stück Barrel zu notieren.

Den Offerenten steht es frei, auch nur die Lieferung eines Teiles des ausgeschriebenen Quantums zu offerieren, sowie sich die Material-Verwaltung vorbehält, die Lieferung zum Teil entweder an einen oder auch an mehrere Offerenten zu vergeben oder die eingelangten Offerte ganz abzulehnen.

Der Offerent hat sich im Offerte zu verpflichten, über Verlangen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft ein Plus bis zu 20% — je nach ihrer Konvenienz — des ihm zur Lieferung übertragenen fixen Quantums unter ganz gleichen Bedingungen zu liefern, und behält sich die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft die Option des Bezugsrechtes bis zum 31. Jänner 1909 vor. Die Ablieferung des Plus hat erst nach Beendigung der Lieferung des übertragenen fixen Quantums und anschließend an diese, in Monatsraten nach Erfordernis zu erfolgen.

Die Offerenten haben mit ihrem Offerte bis Mitte April l. J. im Worte zu bleiben.

Gleichzeitig mit dem Offerte sind der Material-Verwaltung zwei Handmuster des offerierten Petroleums in versiegelten Flaschen von mindestens je 1/2 Liter Inhalt zur Verfügung zu stellen.

Offerte, welche nach dem festgesetzten Termin einlaufen oder von den Bedingnissen abweichende Bestimmungen enthalten und welchen keine Handmuster beigegeben sind, bleiben unberücksichtigt.

Wien, im Februar 1908. **Die Material-Verwaltung.**

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Winter 1907/8. Winter 1907/8.

Reiseverbindungen

zwischen
Wien, den Alpenländern, Italien und Ungarn.

Giltig vom 1. Dezember 1907

[illegible]

Gültig ab 1. Dezember 1907. K. k. Österreichische Staatsbahnen. Winterdienst 1907/08.

Kürzeste Zugverbindungen

von **Wien, Prag** und **Karlsbad** nach
dem **Salzkammergute, Badgastein, Innsbruck** und **München, sowie umgekehrt.**

Wien Wbf. ab	7 35 fr.	10 00 vm.	3 40 nm.	•8 00 ab.	8 50 ab.	10 10 ab.
Prag K.F.J.B. "		7 35 fr.		5 20 nm.	5 05 nm.	
Karlsbad K.B. "		5 21 ab.		[illegible]	[illegible]	
Linz ..... "	11 20 vm.	1 33 nm.	7 42 ab.	10 41 ab.	11 50 ab.	3 15 fr.
Gmunden .. an	3 18 nm.	3 19 "	10 52 "		8 25 fr.	8 25 fr.
Bad Ischl .. "	4 29 "	4 39 "	11 55 "		7 40 vm.	7 48 fr.
Aussee .... "	5 55 "	5 54 "			8 30 "	8 20 "
Salzburg .. "	2 00 "	4 10 "	11 12 "		2 45 nm.	6 43 fr.
Bad Reichenhall .... an	3 04 "	× 6 10 ab. •8 15 ab.	†1 10 nts.			8 54 fr.
München .. "	5 55 "	7 50 ab.	6 30 fr.		○8 30 fr.	12 10 "
Badgastein "	7 29 ab.	7 20 "	•8 50 "	•8 46 fr.		9 30 fr.
Innsbruck "	10 45 "	10 05 "	7 18 "	7 18 "	.	12 45 nm.

Innsbruck ab	3 30 nm.	6 40 ab.	6 40 ab.	10 45 ab.	7 10 fr.	7 10 fr.
Badgastein "	6 31 ab.	8 30 "		.	10 10 vm.	10 00 vm.
München "	5 56 ab.	.	○10 10 "	.	8 40 "	12 12 nm.
Bad Reichenhall ..... "	•6 22 ab. •7 20 ab.	.	8 30 "	.	11 15 "	2 00 nm.
Salzburg .. "	9 15 ab.	.	1 20 nts.	6 25 fr.	1 05 nm.	2 50 "
Aussee ..... "	6 08 "	.	6 00 ab.		9 34 vm.	
Bad Ischl "	9 12 "	.	9 10 "	4 50 "	10 47 "	3 33 "
Gmunden ... "	10 34 "		10 24 "	5 11 "	11 01 vm.	3 30 "
Linz ...... an	12 00 nts.		3 50 fr.	9 03 vm.	3 22 nm.	5 35 "
Karlsbad K.B. "			7 58 ab.	.	6 01 nm.	8 55 nm.
Prag K.F.J.B. "			11 56 "		9 29 ab.	.
Wien Wbf. "	6 00 fr.	•6 30 fr.	○7 30 fr.	12 15 nm.	7 12 "	9 22 ab.

Direkte Wagen I. und II. Klasse zwischen Wien—München—Paris, Wien—Zürich—Basel (Ostende), III. Klasse zwischen Wien—Zürich, I., II. und III. Klasse Wien—Bregenz, Speisewagen zwischen Wien—Innsbruck. [illegible]

Wilhelm Beck & Söhne

k. u. k. Hoflieferanten

FILIALEN: Lemberg Innsbruck Sarajevo.

Wien, VIII. Langegasse 1, Zentrale.

Uniformen, Uniformsorten

Kürschnerwaren und Kappen

für Eisenbahnen. 651

Österreichische

Siemens-Schuckert-Werke

Wien, XX/2. Engerthstraße 150.

Elektrische Beleuchtung

Elektrische Kraftübertragung

Elektrische Bahnen 698

Dynamomaschinen • Schaltapparate • Installationsmaterial. • Elektromotoren • Zähler • Bogenlampen.

Installationsbureau: VI/1 Mariahilferstraße Nr. 7.

Stefan v. Götz & Söhne

Wien und Budapest

Wien: XX/1. Bez., Gießmanngasse 2. XX/1. Nordwestbahnstraße 53.

Budapest: b. Ganz & Co., Steinbrucherstr.

Eisenbahn-Sicherungsanlagen

Bahnschranken mit und ohne Vorläutesicherung,

Zentralweichenstellungen

Signalanlagen, Industriegeleisesicherungen, Geleisesperrbäume, Wechselsperren, Sperrschuhe, Sicherungs- und Signaleinrichtungen aller Art für Eisenbahnen und Ausrüstung hiezu.

Rein pneumatische Niederdruck-Weichen und Signalstellung nach den Patenten der General Railway Signal Co., Buffalo und Rochester U.S.A. und der British Pneumatic Railway Signal Co., Ltd. London.

Werkzeuge und Gebrauchsartikel für den Bahnbau, Bahnerhaltungs- und Betriebsdienst

Berg- und Hüttenwesen

Bremsschuhe, Waggonschieber etc. Patent Büßing

Bremsschlitten Patent Schön.

Seuthe'sche Knall- und Lichtsignale

Telegramm-Adresse: Bahngötz Wien Telephon.

„A B C"-Code fünfte Ausgabe in Verwendung.

Telephon 21682 und 21683 interurban. 637

Witkowitzer Bergbau- und Eisenhütten-Gewerkschaft

Witkowitz (Mähren).

Post- und Telegrammadresse: *Witkowitz, Eisenwerk.* Eisenbahnstation: Schönbrunn und Mähr.-Ostrau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Erzeugnisse: Roheisen, Eisengußware, vornehmlich Röhrenguß nachstehender Methode für Wasser-, Dampf- und Gasleitungen, Maschinen- und auch Bauguß, Stahlguß, Walzmaterial, und zwar: Stab- und Fassoneisen, Bau- und Waggonträger, Reservoir- und Kesselbleche, Stabstahl, Stahlbleche, Eisenbahn- und Grubenmaschinen aus Martinstahl, Tyres aus Martin- und Spezialstahl, Eisenbahnwaggonräder, Waggonachsen, komplette Räderpaare, Wechsel und Kreuzungen, Drehscheiben, Wasserstations-Einrichtungen, Dampfkessel, Reservoirs, Gasometer, Brücken- und sonstige Baukonstruktionen, Gittermaste, Schmiedestücke und diverse Zeugschmiedware, Maschinenbau, speziell Bergwerksmaschinen für Förderung und Wasserhaltung, Pumpensätze und Ausführung diverser maschineller Einrichtungen, mittels Wassergas geschweißte, elektrisch geschweißte und maschinell gepreßte Blechwaren, stumpf- und patentgeschweißte, wie auch nahtlose Röhren, Rohrmaste, feuerfeste Ziegel und basische Steine.

Anfragen sind zu richten an die Zentral-Direktion in Witkowitz, Eisenwerk oder an die Kommerzielle Direktion, Wien, I. Operngasse 6 oder an das Verkaufsbureau, Prag, Stadtpark 19. 665

Österreichischer Lloyd

TRIEST.

Direkte Fahrten nach Ostindien, China und Japan.

Eilfahrt nach Alexandrien, wöchentlich.

Warenlinie nach Alexandrien, wöchentlich.

Eilfahrt nach Konstantinopel, wöchentlich.

Warenlinie nach Thessalien, wöchentlich.

Warenlinie nach Smyrna, wöchentlich.

Eilfahrt nach Dalmatien, wöchentlich zweimal.

Mehrere andere wöchentliche Verbindungen nach Dalmatien.

Weitere Auskünfte und Fahrpläne:

General-Agentur des Österreichischen Lloyd, Wien, I. Kärntnerring 6. 665

C. Schember & Söhne

k. und k. Hof-Brückenwagen und Maschinenfabrik

Wien, I. Akademiestrasse 4

empfehlen ihre Erzeugnisse in Lokomotiv-, Waggon-, Fuhrwerks-, Magazin- und Autom. Wagen sowie Wagen aller Art.

Kraluper Mineralöl-Raffinerie

690

PRAG liefert helle und dunkle Zylinderöle für Normal- und Heißdampf, helle und dunkle Maschinenöle, Wagenachsenöle, Petroleum, Benzin, Fette etc. etc.

Darlehen!

Allgemeine Cautionsbank Aktiengesellschaft

General-Repräsentanz für Österreich:

WIEN, IV. Technikerstraße Nr. 5.

Die Allgemeine Cautionsbank gewährt an **Eisenbahnbeamte** Darlehen gegen Gehaltsvormerkung zu außerordentlich günstigen Bedingungen, u. zw.: 1. Die Bank fordert an Darlehenszinsen pro anno 6½%; selbstredend immer von der verbleibenden Restschuld. 2. Der Darlehenswerber hat sich hinsichtlich seines Gesundheitszustandes einer ärztlichen Untersuchung zu unterziehen. Die übliche teure Lebensversicherung wird jedoch nicht verlangt. Für den Fall des Ablebens des Darlehenswerbers erlischt die restierende Schuld, so daß den Erben keinerlei Verpflichtung auferlegt bleibt. Für diesen seitens der Bank gebotenen Vorteil ist alljährlich ein mäßiges Schadendeckungsentgelt, dessen Höhe sich nach dem Alter des Darlehenswerbers richtet, immer nur von der verbleibenden Restschuld zu bezahlen. 3. Die übliche Stellung der Bürgen kann gegen eine einmal zu entrichtende mäßige Zahlung unterbleiben. (3 Perzent der Darlehenssumme.) 4. Bei der Erteilung des Darlehens werden als einmalige Kosten die Barauslagen und 1 Perzent Bankprovision in Abrechnung gebracht.

Zu weiteren Informationen ist die Bank jederzeit bereit und stehen Antragsformulare zur Verfügung. 703

Für den Inseratenteil verantwortlich Annoncen-Expedition M. Pozsonyi, Wien, IX. Hörlgasse 5.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten.

Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hilscher.

Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

Redaktion und Administration:
WIEN, I. Eschenbachgasse 11.
Telephon Nr. 865.
Postsparkassen-Konto der Administration: Nr. 806.245.
Postsparkassen-Konto des Club: Nr. 850.698.
Beiträge werden nach dem vom Redaktions-Komitee festgesetzten Tarife honoriert.
Manuskripte werden nicht zurückgestellt.

ORGAN
des
Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

Erscheint von April bis Oktober am 1. und 15. jedes Monates
von November bis März jeden Montag.

Abonnement inkl. Postversendung
in Österreich-Ungarn:
Ganzjährig K 16. Halbjährig K 8.
Für das Deutsche Reich:
Ganzjährig Mk. 12. Halbjährig Mk. 6.
Im übrigen Auslande:
Ganzjährig Fr. 20. Halbjährig Fr. 10.
Bezugsstelle für den Buchhandel:
Spielhagen & Schurich in Wien.
Einzelne Nummern 30 Heller.
Offene Reklamationen portofrei.

№ 11. | Wien, den 16. März 1908. | XXXI. Jahrgang.

Klingers Reflexions-Wasserstands-Anzeiger



Über **150.000** Stück

in allen Industriestaaten der Welt im Betriebe.

Vorteile:
Wasserstand schwarz,
Dampfraum silberglänzend,
Rasches Erkennen des Wasserstandes,
Größte Betriebssicherheit,
Schutzgläser absolut überflüssig,
Täuschungen über den Stand des Wassers im Kessel ausgeschlossen.
Vollster Schutz gegen Explosionen wegen Wassermangel!



Kein Kessel sollte ohne diese Apparate in Verwendung stehen.

Gumpoldskirchner Maschinen- und Metallwaren-Fabrik
Rich. Klinger
GUMPOLDSKIRCHEN bei Wien. 617

Kramerlicht
sparsamstes hängendes Gasglühlicht!
Beste Beleuchtung für Bahnhöfe
Perrons, Wartesäle, Bureaux etc.
Franz Krükl, Wien, VI. Köstlergasse 5.
Telephon 9040 u. 1190.

Schrauben- u. Schmiedewaren-Fabriks-Aktiengesellschaft
Brevillier & Co. und A. Urban & Söhne
Wien, VI. Magdalenenstraße 18. 690
Fabriken: Neunkirchen an der Südbahn, Floridsdorf und Gradenberg. Nieten, Schrauben, Muttern, Drahtstiften und Schmiedewaren.

K. k. priv. **Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt**
Errichtet im Jahre 1825. Wien, I. Wollzeile 39.
Die Anstalt versichert: a) Gebäude samt deren Zubehör,
b) Mobilien aller Art 613
c) Bodenerzeugnisse gegen Hagelschlag.
Reservefond d. Anst.: K 8,376.191·17 Ges.-Versicherungssumme K 2.408,808.638
Anzahl der Mitglieder: 159.054.



PRÄZISIONS-UHREN
sowie alle anderen erdenklichen Sorten. Echte Glashütte, Omega, Badollett, Schaffhausen usw.
Jede Uhr ist mit Fabrikszertifikat und 6jähriger Garantie versehen. Hunderte Anerkennungsschreiben.
EUGEN DOLLINGER, Uhrmacher,
Wien, IV. Favoritenstraße Nr. 22.
Bei Barzahlungen 10 Prozent. Andernfalls Zahlungserleichterung.
Illustrierte Preisliste gratis und franko.

Leopolder & Sohn
Wien, III/1 Erdbergstraße 52.
Leipzig-Schleussig, Seumestraße 86.
Fabrik für Telegraphen-Apparate, Telephone und Telephon-Zentral-Umschalter, elektrische Stations-Deckungssignale und Bahnwächter-Läutewerke für Eisenbahnen, Telegraphen-Batterien und Leitungsmateriale, Wassermesser eigenen Patentes für städtische Wasserwerke, Bierbrauereien und Maschinenfabriken. 666
Alle Telephon- und Telegraphen-Einrichtungen werden prompt ausgeführt und Voranschläge **kostenfrei** ausgearbeitet.

BRÜDER STOWASSER
PRAG, Charvatgasse 1988/II.
Offerieren: Ia Malaga-Baumöl, dopp. raff. Rüböl, Lokomotiv- und Wagenschmieröle, sowie russ. und amerik. Mineralöle, amerik. Zylinderöle, hell und dunkel, Knochenöl wasserhell, konsist. Maschinenfette, Salon-Petroleum.
Chemisch-technische Produkte für alle Industrien.
Prima Referenzen. 691
Lieferanten der k. k. österr. Staatsbahnen.

Pianos
Hoher Extra-Vorzugs-Rabatt für Beamte.
Pianinos und Klaviere von hervorragender Klangfülle und Tonschönheit, gediegenster kreuzsaitiger Eisenpanzer-Konstruktion mit leichter, elastischer Spielart und verstellbarer Harfenton-Vorrichtung.
10jährige schriftliche, gesetzlich bindende Garantie!
4wöchentl. frachtfreie Probelieferung nach jeder Bahnstation.
Bequemste Ratenzahlungen, ohne Preiserhöhung!

TRAUTWEIN
WIEN
VII. Mariahilferstraße 58 e.

Jeder Beamte verlange umgehend kostenlose Zusendung der illustr. **Preisliste nebst Beamten-Vorzugs-Rabatt-Tabelle!**
3 starke Hefte mit mehreren Tausend Referenzen und Anerkennungen von Beamten etc. gratis zur Verfügung. 686

Med.-Dr. A. Schaechter

Zahnarzt

II. Kaiser Josefstraße 25.

Schmerzlose Behandlung.

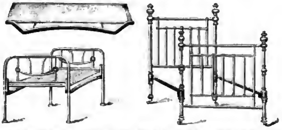
Für Bahnbeamte 30% Ermäßigung gegen Vorweisung einer Legitimation.

HUTTER & SCHRANTZ A.-G.

SIEBWAREN- u. FILZTUCHFABRIKEN.

K. u. K. HOF LIEFERANTEN

Wien, VI. Windmühlgasse Nr. 20



empfehlen: **Stahldraht-Matratzen, Eisen- und Messing-Möbeln** etc. etc. in vorzüglichster Ausführung zu sehr mäßigen Preisen.

Illustrierte Kataloge gratis und franko.

RUNDSCHAU FÜR TECHNIK UND WIRTSCHAFT

ZENTRALORGAN FÜR DIE FORTSCHRITTE DER INDUSTRIE-VERKEHRS-TECHNIK FÜR SOCIALPOLITIK VOLKSWIRTSCHAFT u. VERWALTUNG

HERAUSGEBER DIPL.ING. ALFRED BIRK K.K. EISENBAHNOBERING. a. o. Ö. PROF. a. d. K.K. DEUTSCHEN TECHN. HOCHSCHULE IN PRAG

VERLAG VON A. HAASE, PRAG I. ANNAHOF POSTSPARKASSENKONTO 50.308 TELEPHON 308

Alleinige Anzeigen-Aufnahme

M. Pozsonyi, Wien,

IX. Hörlgasse 5.

Pränumerations-Einladung

auf die

„Österreichische Eisenbahn-Zeitung"

Organ des „Club österreichischer Eisenbahn-Beamten".

Erscheint vom April bis Oktober am 1. und 15. jedes Monates, von November bis März jeden Montag.

Mit 1. März 1908 begann das 11. Quartal des XXXI. Jahrganges dieser im In- und Auslande verbreiteten, vom „Club österreichischer Eisenbahn-Beamten" herausgegebenen Zeitschrift.

Die „Österreichische Eisenbahn-Zeitung" bringt in jeder Nummer einen Leitartikel über irgend einen zeitgemäßen Gegenstand technischen, juristischen, kommerziellen oder administrativen Inhaltes aus dem Gesamtgebiete des Eisenbahnwesens, immer von berufenen Fachmännern. Besondere Rücksicht wird auf alle Erfindungen, Neuerungen und Fortschritte in allen fachlichen Zweigen genommen und der Lauf der Eisenbahnpolitik in sachlicher, objektiver Weise dargestellt. Stehende Rubriken sind: die technische Rundschau, worin die neuesten eisenbahntechnischen Nachrichten aus allen Kulturländern gebracht werden, volkswirtschaftliche Rundschau, worin auf alle wichtigen Vorgänge und Bedürfnisse der heimischen Volkswirtschaft mit besonderem Hinweis auf die sich ergebenden tarifarischen und verkehrstechnischen Fragen aufmerksam gemacht wird, elektrische Bahnen, worin Neuerungen und Neuanlagen besprochen werden, dann die Chronik für Personalien und Miscellen, eine kompendiöse Besprechung aller fachliterarischen Erscheinungen und ein Abdruck der im „Club österreichischer Eisenbahn-Beamten" abgehaltenen fachlichen Original-Vorträge.

Die Mitglieder des „Club österreichischer Eisenbahn-Beamten" erhalten die Zeitung unentgeltlich.

Solange der Vorrat reicht, werden komplette Jahrgänge früheren Datums gebunden oder lose, zu bedeutend ermäßigten Preisen abgegeben.

Die „Österr. Eisenbahn-Zeitung" erscheint seit Beginn des XVII. Jahrganges in wesentlich vergrößertem Umfange und kostet inklusive Zusendung per Post:

Für Österreich-Ungarn:		Für das Deutsche Reich:		Für das übrige Ausland:	
ganzjährig Kronen	10.—	ganzjährig . . Mark	12	ganzjährig . Franc	20
halbjährig „	5.—	halbjährig . . „	6	halbjährig . „	10

Die Administration. Wien, I. Eschenbachgasse 11, Mezzanin.

Giltig ab 1. März 1908.

K. k. Österreichische Staatsbahnen.

Kurzeste Zugverbindungen:

Wien—Arlberg—Paris—Genf

Fahrtdauer Wien—Paris 26½ Stunden

Wien—Köln—Brüssel—London

Wien—Pontafel—Venedig—Rom und Mailand—Genua.

Wien—Lemberg—Odessa—Kiew und Czernowitz—Bukarest—Constanza—Constantinopel

Wien—Prag

Wien—Eger—Cassel—(Köln)—Aachen.

Stadtbureau der k. k. österr. Staatsbahnen in Wien, I., Wallfischgasse 15.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Winter 1907/8. **Schnellzugs-Verbindungen.** Winter 1907/8.

Giltig vom 1. Dezember 1907.

WIEN—ITALIEN

DEUTSCHLAND—ITALIEN

BUDAPEST—ITALIEN

Digitized by Google

Österreichische
Eisenbahn-Zeitung.
ORGAN
des
Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

№ 11. Wien, den 16. März 1908. XXXI. Jahrgang.

Clubversammlung: Dienstag, den 17. März 1908, ½7 Uhr abends. Vortrag des Herrn Dr. Gustav Steinbach, Redakteur der Neuen Freie Presse, über: *„Das Recht und das Leben“*.

Nach Schluß des Vortrages gemeinschaftliches Abendessen im Clublokale, wozu Anmeldungen vor Beginn des Vortrages erbeten werden.

Über die Reklame der Eisenbahnen.

Wenn der Zweck der Reklame für Gewerbe und Industrie vor allem darin besteht, die Konkurrenz aus dem Sattel zu heben, so ist dieses Bestreben für die meisten europäischen und insbesondere für die österreichischen Eisenbahnen, welch letztere wohl in nicht ferner Zeit ein einheitliches Unternehmen bilden dürften, nicht die Hauptsache. Anders natürlich in den Ländern, in denen die Eisenbahnen in hartem Konkurrenzkampfe stehen; hier soll die Reklame im Vereine mit den geheimen Frachtnachlässen den Löwenanteil eines bestimmten Verkehres gewinnen helfen. Der Satz, daß die österreichischen Eisenbahnen der Konkurrenz wegen keine Reklame zu machen brauchen, gilt jedoch, wenn man von einigen wenigen Ausnahmen (z. B. den Verkehr von Wien nach Triest) absieht, bloß für das inländische Gebiet, wogegen infolge der geographischen Lage unseres Staates und der Konfiguration seines Gebietes — man denke nur an das weit nach Westen vorgeschobene Tirol — im Wettstreite mit den ausländischen Bahnen eine sehr ausgiebige Anpreisung unserer Naturschönheiten, Kunstschätze, Erholungsstätten, kürzesten Zugsverbindungen u. dgl. erforderlich ist, um für unsere Bahnen die wünschenswerte Benützung zu erzielen bezw. unserem Lande einen möglichst großen Fremdenverkehr zuzuführen. Ein anderer Grund, der uns zu einer lauten Reklame zwingt, ist der Umstand, daß wir es im Westen mit zwei auf dem Gebiete der Eisenbahnreklame und auch sonst sehr rührigen Nachbarn zu tun haben, mit den Schweizern und den Bayern. Von den vielen Tausenden nordischen Reisenden, die alljährlich Italien aufsuchen, entgehen nur vereinzelte den bayerischen Staatsbahnen; wer aus Mittel- und Norddeutschland, aus Schweden und Norwegen nach Italien fährt, macht in München Halt. Das steht zu unserem Nachteile fest. Die Route über Böhmen, Salzburg, Tirol nach Italien nehmen nur wenige Reisende, obwohl eine Sehenswürdigkeit wie das hunderttürmige, ehrwürdige Prag auf diesem Wege liegt. Dies hat vielleicht zum Teil seinen Grund in den unerquicklichen nationalen Verhältnissen Böhmens, welche namentlich die Deutschen von einem Besuche dieses Landes abhalten. Doch warum hängt in den Bahnhöfen von Christiania, Stockholm, Kopenhagen, Danzig, Königsberg, Berlin usw. nicht ein künstlerisch ausgeführtes Bild der böhmischen Landeshauptstadt, welches unten neben andern Schlagworten auch den Vermerk trägt: „Deutsche Führer auf dem Bahnhofe“. Diese Führer müßten Bedienstete der betreffenden Verwaltung sein, sie hätten bei Ausübung des Führerdienstes unbedingt die Uniform zu tragen, um jedem Störenfriede mit mehr Autorität entgegentreten zu können.

Durch diese Maßnahme ließe sich wahrscheinlich eine Zunahme des Verkehres durch Böhmen erzielen. Wenn jemand erfährt, daß z. B. in Madrid ein der deutschen Sprache kundiger Führer, mit dem man nicht zu feilschen hat, seitens der Eisenbahnverwaltung bereitgehalten wird, spielt die Unkenntnis der spanischen Sprache keine wichtige Rolle mehr und man wird sich deshalb viel leichter entschließen, Madrid in den Reiseplan aufzunehmen.

Die zweite Aufgabe der Reklame im allgemeinen, Bedürfnisse zu erregen und dadurch den Warenabsatz zu steigern, kommt auch für die Eisenbahnen voll in Betracht, für alle ohne eine einzige Ausnahme und freilich mit der geringfügigen Abänderung, daß nicht der Warenbedarf, sondern die Reiselust gesteigert, wenn nicht überhaupt erst geweckt werden soll. Und nichts ist so sehr Sache der Suggestion als die Wahl des Reisezieles. Feinere Naturen mit vielen Mußestunden werden beim Lesen der Schilderung einer schönen Landschaft oder beim Beschauen eines Gemäldes über das Ziel ihrer nächsten Reise einen Entschluß fassen, doch die große Menge der Vergnügungs- und Erholungsreisenden hat für derlei Erwägungen keine Zeit, sie braucht deshalb ein fertiges Reiseprogramm und bietet der Reklame ein lohnendes Arbeitsfeld. Hier tritt aber auch wieder die Konkurrenz als treibende Kraft in

Digitized by Google

ihre Rechte. Die Schweiz und Tirol, Nizza und Ragusa, die französischen, belgischen und holländischen Seebänder u. a. a. sind Konkurrenten, von welchen jenem der größte Teil des Fremdenstromes zufällt, der die Kunst der Reklame am besten versteht.

Die Schweizer haben mit ihrer unermüdlichen Anpreisung ihres Landes einen großen Erfolg erzielt, sie waren unter den ersten, die die Wirkung dieses Mittels erkannten und sie sind heute in dieser Kunst schon so weit, daß sie ihr Land kurzweg „das Sanatorium Europas“ nennen. Dieses treffliche Schlagwort wird noch viele Tausende Erholungsbedürftiger in die Schweiz ziehen. Die Reklame der Schweizer Bundesbahnen ist gut organisiert und kann für unsere Verhältnisse als Vorbild dienen. Das Publizitätsbureau der Schweizer Bundesbahnen, mit welch schrecklicher Bezeichnung die mit der Reklame betraute Abteilung von amtswegen bedacht wurde, ist aus einem von der ehemaligen Jura-Simplonbahn im Jahre 1893 geschaffenen Verkehrsbureau hervorgegangen.

Diese selbständige Dienststelle betrieb von Lausanne aus die Propaganda für die von der Jura-Simplonbahn durchzogenen Gegenden, die bald nachher zu den meistbesuchten Plätzen der Schweiz gehörten. So ist es heute noch. Wie groß der wirkliche Anteil der Reklame in diesem Falle ist, läßt sich allerdings schwer bestimmen, denn es handelt sich hier um Orte wie Genf, Lausanne, Luzern, Interlaken und Bern, wohin der Fremdenstrom unschwer zu leiten ist.

Aber es gibt in der Schweiz und auch anderswo nicht minder schöne Gegenden, die viel weniger besucht werden, wahrscheinlich deshalb, weil ihre Vorzüge noch nicht genug laut gepriesen wurden. Außer einem Reklamebureau hatte die Jura-Simplonbahn einen meteorologischen Beobachtungsdienst eingerichtet; beide Abteilungen wurden gelegentlich der im Jahre 1903 durchgeführten Verstaatlichung von den Bundesbahnen übernommen und weiter ausgestaltet. Das Reklamebureau blieb zunächst in Lausanne, wurde aber dann der Zentralverwaltung in Bern angegliedert und erstreckt heute seine Tätigkeit auf das ganze Gebiet der Bundesbahnen. Ebenso arbeitet nunmehr das Wetterbureau für die ganze Schweiz, mit Ausnahme der Stationen der Gotthardbahn. Dieser Wetterdienst ist ganz anders als bei uns eingerichtet; während bei uns die unauffällig angebrachten und rätselhaft geschriebenen Wetterprognosen das wahrscheinlich bevorstehende Verhalten des Himmels bloß für die Region, in der sie angeschlagen werden, verkünden, werden in der Schweiz täglich um 7 Uhr früh in allen größern und mittlern Stationen die telegraphischen Wetterberichte der wichtigsten Fremdenstationen nebst Angabe der Temperatur auf rosafarbenen Zetteln angeschlagen und diese Einrichtung erfreut sich einer großen Beliebtheit bei den Reisenden, die ihre Touren nach den Witterungsverhältnissen einteilen wollen. Der z. B. in Zürich weilende Reisende erfährt auf diese Weise die Wettervorhersage für Genf oder Lausanne, wogegen bei uns den Touristen keine Nachricht über das Wetter ihres nächsten Zieles vermittelt wird. Warum soll aber z. B. im Bahnhofe zu Innsbruck die Wetterprognose für Südtirol und andere Orte nicht verlautbart werden?

Die eigentliche Reklame der Schweizer Bundesbahnen aber besteht in der Ausgabe von Ansichtsplakaten, einer Karte der Schweiz und illustrierten Broschüren. Die sorgfältig und mit Geschmack ausgestatteten Broschüren der Bundesbahnen behandeln „die Westschweiz“, „Ostschweiz und Engadin“, „Ins Herz der Schweiz (Berner Oberland)“, „die Simplonlinie“ und haben bei Großoktav-Format einen Umfang von 60—80 Seiten. Die jüngste dieser Schriften, jene über die Simplonbahn, ist mit ihren schönen, zweifarbigen Bildern nach Photographien die beste; aber auch die andern stehen hoch über den „Illustrierten Führern“ unserer Staatseisenbahnverwaltung, die viel zu dürftig ausgestattet sind, namentlich ist der Druck zu klein, um als bequeme Reiselektüre verwendet werden zu können. Überdies kostet ein solches Heft 60 Heller, während die Broschüren der Schweizer Bundesbahnen unentgeltlich verabfolgt werden und in deutscher, französischer und englischer Sprache erschienen sind. Dient eine Eisenbahnbroschüre in erster Linie dazu, die Schönheit einer Gegend zu preisen, so darf bei ihrer Verfassung doch nicht außeracht gelassen werden, daß sie viele Fragen der Reisenden über Anschlüsse an den verschiedenen Abzweigungen, nach den Namen der neben dem Schienenstrange liegenden Ortschaften, Schlösser oder Berge u. dgl. zu beantworten hat. In dieser Hinsicht, in der Eigenschaft als Wegweiser für den Reisenden sind die österreichischen Führer den schweizerischen entschieden überlegen. Dafür geben die Bundesbahnen als Ergänzung zu den Broschüren ein sehr zweckmäßig und übersichtlich angeordnetes Büchlein mit den internationalen Zugsverbindungen von und nach der Schweiz heraus.

Die neuesten Reklamemittel der Schweizer Bundesbahnen sind ein an Reisende unentgeltlich abgegebenes Ansichtenalbum der Schweiz mit mehr als 50 ganzseitigen Autotypien, denen nur ein kurzer Text in der Form eines Märchens „das neue Eden“ beigefügt ist, ferner ein zweites, ebenfalls sehr schön ausgestattetes Album „Winter in der Schweiz“, das eine Reihe gelungener Aufnahmen der Winterstationen enthält. Das beschreibende Wort ist auch hier sehr kurz gehalten, indem bloß die klimatischen Vorzüge der Schweiz aufgezählt, die Fahrzeiten von den Hauptstädten der Nachbarländer nach den schweizerischen Grenzstationen und bei den einzelnen Kurorten die Meereshöhen und die im Winter geöffneten Gasthöfe angegeben sind. Die Reklame der Schweizer Bundesbahnen ist aber damit noch nicht erschöpft. Das Mittel, welches fast alle Bahnen anwenden, die Aushängung von Abbildungen der schönsten Punkte, hat bisher in der Schweiz die höchste Vervollkommnung erlangt. Die auch in Österreich in fast allen größern Stationen affichierten neuen Plakate der Schweiz, nämlich Appenzell, Linthal, Sitten, Schreckhorn und Wintersport sind künstlerische Leistungen, die das

Digitized by Google

Auge unwiderstehlich fesseln und den Wunsch nach einer Schweizerreise zum Keimen bringen. Die Bilder „Schreckhorn“ und „Wintersport“ wurden vom Künstler selbst auf Stein gezeichnet, um die Tätigkeit des Lithographen auszuschalten, der nicht immer den Absichten des Künstlers gerecht zu werden vermag. Man vergleiche damit die Reklamebilder der österreichischen Eisenbahnen (jene der Stubaitalbahn können ausgenommen werden) und man wird sagen müssen, daß auf diesem Gebiete vieles nachzuholen ist. Die Bilder von den Gegenden der neuen Alpenbahnen zeigen zwar einen bedeutenden Fortschritt, doch mit der Pracht des Schreckhornplakates der Bundesbahnen können sie sich nicht annähernd messen; so sind die neuesten Plakate der k. k. Staatsbahnen „Wintersport am Arlberg“ und „Ragusa“ zwar tüchtige Leistungen; das letztere Bild würde aber viel besser wirken, wenn es den Sonnenglanz des Südens wiederstrahlen würde und beiden fehlen hervorstechende Merkmale, sie üben keine Fernwirkung aus und entbehren daher der wichtigsten Eigenschaft des Reklamebildes.

Ambros Erbstein.

(Schluß folgt.)

Monats-Chronik — Februar 1908.

I. Eisenbahnen.

Eisenbahngesetzgebung: Zu Ende des abgelaufenen Jahres wurde seitens des Eisenbahnministeriums der erste Entwurf eines neuen Eisenbahnbetriebsreglements, der sich an die in Vorbereitung stehende neue deutsche Eisenbahnverkehrsordnung möglichst anschließt, an die beteiligten Zentralstellen und an die Privatbahnen zur gutächtlichen Äußerung versendet. Diese Äußerungen liegen nunmehr vor und bilden die Grundlage zu dem zweiten Entwurfe, an dem gegenwärtig im Eisenbahnministerium gearbeitet wird, der noch der Begutachtung durch den vom Staatseisenbahnrate gewählten Spezialausschuß unterzogen werden soll.

Wichtige Projekte: Am 22. v. M. fanden im Eisenbahnministerium mit den Vertretern der Stadtgemeinde Troppau Verhandlungen über die Konzessionierung der Bahn Troppau—Reichsgrenze statt, die durch den seinerzeit mit der preußischen Regierung abgeschlossenen Staatsvertrag betreffend die Herstellung eines Anschlusses zur preußischen Station Bauerwitz ermöglicht worden sind. Die preußische Regierung übernahm es damals, für das nötige Kapital hinsichtlich der 5prozentigen Verzinsung die nötige Bürgschaft zu übernehmen, während es der Stadtgemeinde Troppau zukommen wird, die Kosten der Beschaffung der für den Bau nötigen Grundeinlösung zu tragen. Der Bau dieser neuen Linie, bei der die Stadtgemeinde Troppau als Konzessionswerberin erscheint, läßt sich für diese mit etwa 0·6 Millionen Kronen bewerten. Auf österreichischer Seite wird die Trasse von Troppau zur Reichsgrenze nach Piltsch laufen. Voraussichtlich wird es möglich sein, noch im Frühjahr mit dem Bau der Bahn zu beginnen, in welchem Falle die Eröffnung des Betriebes schon im nächsten Jahr erfolgen wird.

Neue Konzessionen: Das Eisenbahnministerium hat mit Kundmachung vom 11. Februar d. J. der Aktiengesellschaft „Vereinigte Böhmerwald-Lokalbahnen“ die Konzession zum Baue und Betriebe einer normalspurigen Lokalbahn von der Station Wallern über Tusset zur Reichsgrenze bei Neuthal mit einer Abzweigung nach Salnau erteilt. Der genannten Gesellschaft wurde gleichzeitig die erbetene Übertragung der konzessionsmäßigen Rechte und Pflichten bezüglich der Lokalbahnen Wodnan—Prachatitz und Prachatitz—Wallern mit der Maßgabe bewilligt, daß die genannten drei Linien mit den bisherigen gesellschaftlichen Strecken Strakonitz—Wintorberg und Winterberg—Wallern zu einem einheitlichen Unternehmen zusammengefaßt werden.

Verstaatlichung: Die Einlösungsverhandlungen zwischen der Regierung und der Böhmischen Nordbahn, die erst am 30. Jänner eröffnet wurden, haben bereits am 10. Februar zum Abschluß geführt. Ein Präzedens für einen derartigen raschen Abschluß ist in der Geschichte des österreichischen Eisenbahnwesens nicht vorhanden. Auch ist es das erste Mal, daß sowohl die Regierung als auch die Verwaltung der einzulösenden Bahn nach durchaus kaufmännischen Prinzipien vorgegangen sind, sich um die Details der Konzession nicht gekümmert haben, sondern nur bemüht waren, einen für beide Teile befriedigenden Vertrag zustande zu bringen. Dabei ist zu berücksichtigen, daß die Einlösungsbestimmungen in der Konzession der Böhmischen Nordbahn relativ sehr einfach und deutlich waren. Nichtsdestoweniger hätte es auch bei dieser einfachen Rechtslage an Schwierigkeiten und Differenzen nicht gefehlt. So z. B. berechnete die Böhmische Nordbahn den Reinertrag ihrer beiden Hauptlinien sowie der Lokalbahnen niemals separat, während bei konzessionsmäßiger Einlösung diese Berechnung nachträglich hätte gemacht werden müssen, da die Heimfallstermine der einzelnen Linien verschieden sind und die Anzahl der Jahre, für welche die Einzahlungsrente zu bezahlen ist, bei den einzelnen Linien verschieden gewesen wäre. Man einigte sich daher auf einer anderen, einfachen Basis. Die Regierung bezahlt den Aktionären nicht die durchschnittliche Dividende der letzten sieben Jahre, sondern die letzte und höchste Dividende pro 1906 von K 17 und überdies kapitalisiert sie diese Rente zu 4%, so daß für jede Aktie K 425 Nominale in 4%igen Staatsschuldverschreibungen bezahlt werden. Überdies verbleibt den Aktionären die Dividende pro 1908, die zumindest K 17, vielleicht aber auch K 19 betragen wird. Dafür übernimmt die Regierung das gesamte Unternehmen der Böhmischen Nordbahn, die Hauptlinien, die Lokalbahnen, die Reserven, das Privatvermögen, kurzum alle Aktiven und Passiven. Der Vorteil für die Aktionäre liegt darin, daß sie nicht nur die bisherige Höchstdividende für die Zukunft garantiert erhalten, sondern daß auch diese Dividende nicht mehr wie bisher nach dem bei Eisenbahnaktien üblichen Zinsfuße, sondern nach dem Zinsfuße des Regierungskredits, nach dem Zinsfuße der österreichischen Staatsrenten kapitalisiert wird.

Durch die Verstaatlichung der Böhmischen Nordbahn wird das Staatsbahnnetz wieder um ca. 348 *km* vergrößert. Es ist aber nicht so sehr die Ausdehnung des Netzes als vielmehr die Lage der Böhmischen Nordbahn, welche eisenbahnpolitisch für die Regierung von größter Wichtigkeit ist. Der Besitz der Böhmischen Nordbahn ermöglicht es den Staatsbahnen, die Nordwestbahn scharf zu konkurrenzieren, auch der Staatsbahn gegenüber ist der Besitz der Böhmischen Nordbahn für die Regierung von großer Wichtigkeit. Die Gesellschaft bleibt der Regierung gegenüber bis zum November im Wort und wenn bis dahin das Übereinkommen vom Parlament genehmigt wird, so gilt es rückwirkend vom 1. Jänner 1908 und der Betrieb des laufenden Jahres geht dann schon für Rechnung des Staates.

Hingegen gestalten sich die Verhandlungen mit der Süd-norddeutschen Verbindungsbahn schwieriger als erwartet wurde, da die Personalfragen durch die Gemeinsamkeit der Mehrzahl der Dienstzweige äußerst kompliziert sind. Nach den Protokollarübereinkommen vom 4. Februar 1878, die zwischen der Regierung, der Nordwestbahn und der Süd-

Digitized by Google

norddeutschen Verbindungsbahn abgeschlossen wurden, ist der für die Nordwestbahn und Elbetalbahn festgesetzte Schlüssel zur Aufteilung der Verwaltungsauslagen auch auf die Südnorddeutsche Verbindungsbahn ausgedehnt worden. Die beiden Bahnen wurden durchaus als einheitliches Unternehmen verwaltet, ohne Rücksicht auf das Bestehen getrennter Einlösungsmöglichkeit. Die Beziehungen zu den Pensionsfonds sind nicht minder verwickelt, und eine Lösung setzt den guten Willen aller Beteiligten voraus. Daß die Verhandlungen mit der Staatseisenbahngesellschaft ins Stocken geraten sind, geht aus dem Stillschweigen hervor, welches der Eisenbahnminister in seiner vor dem Budgetausschusse gehaltenen, ausführlichen Rede über die Einlösung dieser Bahn beobachtet hat.

In das Verstaatlichungsprogramm der Regierung wurden ferner die Eisenbahn Lemberg — Belzec und die Unterkrainer-Bahn aufgenommen; doch während die erstere schon verstaatlicht werden soll, sobald die Tarife geregelt sind, wird die Einlösung der letzteren wohl erst in einem späteren Zeitpunkte durchgeführt werden.

Budgetgebarung. Im diesjährigen Budget des Eisenbahnministeriums sind die Kosten für gewisse bauliche Herstellungen, hauptsächlich für den Oberbau und für die Ergänzung von Fahrbetriebsmitteln, nicht mehr im Budget selbst eingestellt, sondern außerhalb desselben zu Lasten der Gebarungsüberschüsse angewiesen. Dagegen wendete sich eine im Budgetausschusse eingebrachte Resolution, in welcher verlangt wurde, daß die betreffenden Kredite im nächsten Staatsvoranschlage wieder in das Ordinarium, beziehungsweise in das Extraordinarium zurückgeführt werden. Wie verlautet, verhält man sich in Regierungskreisen gegenüber diesem Wunsche nicht ablehnend, da man ihn auch mit einer anderen Form der künftigen Darstellung der Gebarungsüberschüsse in Zusammenhang bringt. Es ist nämlich angeregt worden, daß die Gebarungsüberschüsse nicht mehr außerhalb des Budgets, sondern als Bedeckungspost in den Staatsvoranschlag selbst eingestellt werden. In derselben Resolution wurde auch unter Hinweis auf das preußische Eisenbahnbudget vorgeschlagen, das österreichische Eisenbahnbudget, das einen weit größeren Umfang hat als das preußische, zu vereinfachen. Wie aus den Erläuterungen zum letzten Staatsvoranschlage hervorgeht, erklärt sich die große Ausdehnung des diesjährigen Eisenbahnbudgets überwiegend durch Reformen, die vom Obersten Rechnungshof und vom Finanzministerium einvernehmlich angeordnet worden sind. Ein wesentlicher Teil der neuzugewachsenen Erläuterungen wird aber in kommenden Jahren schon deshalb entfallen, weil Vergleichsoperationen, wie sie sich in diesem Jahre infolge der Reformen als notwendig erwiesen haben, in Zukunft nicht mehr vorgenommen werden müssen. In der erwähnten Resolution wurden auch Einwendungen gegen die dem Staatsvoranschlage beigegebenen ausführlichen Berechnungen über die im Budgetjahre voraussichtlich zu gewärtigende Rentabilität der Staatsbahnen erhoben. Es wurde hauptsächlich betont, daß die einschlägige Darstellung durchwegs auf der unsicheren Grundlage der Präliminarziffern ruhe und daher praktisch von geringem Werte sei. Diese Darstellung möge daher durch die dem letztvorangegangenen Geschäftsberichte der Staatsbahnen beigegebenen Anlage- und Rentabilitätsberechnungen, die auf einem Tatsachenmaterial basieren, ersetzt werden. In Regierungskreisen besteht die Geneigtheit, auch diesem Wunsche Rechnung zu tragen.

Finanzielles. Eine neuerliche Überschreitung der Baukosten der Alpenbahnen soll nach Meldungen der Tagesblätter unvermeidlich geworden sein und sich auf mehr als 30 Millionen Kronen belaufen. Diese Nachtragsforderungen entstanden teilweise durch eine Erweiterung des Bauprogramms und Vermehrung der Sicherungsanlagen, dann durch unvorhergesehene Schwierigkeiten beim Durchschlag des großen Tauerntunnels infolge des wider Erwarten festen und zähen Gesteins; ferner dadurch, daß das ursprüngliche Programm hinsichtlich der Bahnhofanlagen sich als kostspieliger herausgestellt hat, namentlich in bezug auf den Bahnhof in Villach. Weiters hatte man verschiedenen Bauunternehmungen im Vergleichswege Zuschüsse zugestehen müssen, und zwar sowohl für solche Strecken, die bereits fertiggestellt sind, als auch für solche, die sich noch im Bau befinden. Auch das rapide Steigen der Preise und Löhne kam in Betracht. Der Eisenbahnminister wird beim Wiederzusammentritte des Abgeordnetenhauses eine diesbezügliche Vorlage einbringen. Gegenüber den ursprünglich präliminierten Baukosten mußte, wie erinnerlich, schon im Jahre 1905 ein Nachtragskredit im Betrage von zirka 198 Millionen Kronen angesprochen werden. Zu diesen Kostenüberschreitungen kommen nun weitere im bisher festgestellten Betrage von zirka 30 Millionen Kronen, die im kommenden Sessionsabschnitte vom Parlament zu votieren sein werden.

Neu- und Erweiterungsbauten: Die für das Jahr 1909 zu gewärtigende Eröffnung des restlichen Teilstückes der Tauernbahn läßt die Legung eines zweiten Geleises in der Strecke Bischofshofen — Schwarzach als notwendig erscheinen. Das diesbezügliche Projekt ist ausgearbeitet. In der Zeit vom 7. bis 10. Jänner fand die politische Begehung statt, deren Ergebnis die Baubewilligung war. Mit dem Bau wird im Frühjahr begonnen werden. Die Länge dieser Strecke beträgt 14 *km*. Die Gesamtkosten werden auf zwei Millionen Kronen geschätzt.

Betriebseröffnungen: Die elektrische Eisenbahn Mattuglie—Abbazia—Jka—Lovrana wurde am 9. v. M. eröffnet. Die Länge der Eisenbahn beträgt 12 *km*; sie hat 25 Haltestellen und 9 Ausweichen. Die Maximalgeschwindigkeit beträgt 18 *km*. Der Verkehr wird mit 24 Wagen abgewickelt.

Die Reorganisation der Staatseisenbahnverwaltung wird nach einer von der Regierung vor dem Budgetausschusse abgegebenen Erklärung in nächster Zeit energisch in Angriff genommen werden. Die Ziele der Reorganisation sind: Vereinfachung, Beschleunigung und Verbilligung, ferner eine Entlastung nicht nur des Ministeriums, sondern auch der Staatsbahndirektionen. Die Grundpfeiler einer modernen Organisation, die Selbständigkeit der einzelnen Organe und in Verbindung damit ihre entsprechende Verantwortlichkeit, sollen das Gerippe des neuen Organismus bilden. Neben dem vom Staatseisenbahnrate gewählten Ausschusse sollen auch noch andere Persönlichkeiten, die sich mit dem Studium dieser Umgestaltung beschäftigt haben, zur Abgabe eines Gutachtens über das im Eisenbahnministerium in der Ausarbeitung befindliche Elaborat eingeladen werden. Die Vorlage des neuen Statuts zur Genehmigung an den Reichsrat könne jedoch, wie der Eisenbahnminister erklärte, nicht zugestanden werden, weil es sich hier um eine rein administrative Angelegenheit handelt. Anläßlich dieser Reorganisation soll auch das Verhältnis des Eisenbahnministeriums zum Finanzministerium neu geregelt werden.

Tarifarisches: Vor längerer Zeit hat die Staats-Eisenbahn-Gesellschaft dem Eisenbahnministerium eine Eingabe überreicht, in welcher sie mit Rücksicht auf die Mehrauslagen, die ihr durch die neuen Personalregulierungen erwachsen, um eine Erhöhung der Tarife im Personenverkehr und der Frachtsätze für die Waggonladungsklasse A und die Stückgutklasse II ansucht. Über diese Eingabe haben wiederholt Besprechungen zwischen den Vertretern der Gesellschaft und dem Eisenbahnministerium stattgefunden, die aber bisher zu keinem Abschlusse führten. Über die Frage, in welchem Zeitpunkte die Genehmigung

Digitized by Google

erfolgen wird, ist bisher noch keine Entscheidung getroffen. Die Staats-Eisenbahn-Gesellschaft hat mit 1. Jänner eine bedeutende Steigerung der Holztarife vorgenommen, die mit der gleichen Maßregel auf der Nordwestbahn im Zusammenhange steht.

Am 1. Februar ist der neue Tarif der Österreichischen Norwestbahn sowie der Süddnorddeutschen Verbindungsbahn in Wirksamkeit getreten, der in vielen Punkten nicht nur eine Erhöhung der Ausnahmtarife, sondern auch eine Steigerung der regulären Tarife zur Folge hat, u. zw. ist das bei der Stückgutklasse II und Wagenklasse A der Fall. Im neuen Tarif wurde die bisher bestehende Staffelung der Klasse II fallen gelassen und der Einheitspreis von 1·02 als Einheitssatz für alle Entfernungen eingeführt.

Das Eisenbahnministerium hat eine Reduktion der Rohöltarife für Heizzwecke, sowohl wie zur Verwendung in Motorbetrieben eintreten lassen. Die Ermäßigung erfolgt derart, daß dieses Heizöl zum Kohlenfrachtsatze transportiert wird. Dadurch ist einem seit langem geäußerten Wunsche der Rohölproduzenten Rechnung getragen worden. Das Rohöl hat einen Heizwert, welcher ungefähr dem $1^3/_4$fachen bis zweifachen des Heizwertes der Kohle entspricht. Wenn nun das Rohöl mit seinem nahezu doppelt so hohen Heizeffekt zu den gleichen Frachtspesen transportiert wird wie Kohle, so ist dadurch auch auf weite Distanzen die Verwendung von Heizöl ermöglicht.

Technisches: Die Generalinspektion der österreichischen Staatsbahnen ordnete in einem jüngst an die Direktionen bezw. Betriebsleitungen der Zahnrad- und Drahtseilbahnen ergangenen Erlasse an, daß aus Betriebssicherheitsgründen von nun an mit allen Zahnradlokomotiven und Wagen der Zahnrad- und Seilbahnen, bei letzteren auch mit den Bremseinrichtungen der Antriebstation, alljährlich anschließend an die periodischen Revisionen, u. zw. bei Saisonbahnen vor deren Betriebseröffnung, bei den übrigen Anfang April jeden Jahres, genaue eingehende Bremsproben vorzunehmen und die Resultate derselben in einem hiezu aufzulegenden Bremsbuche einzutragen sind, aus dem gleichzeitig Abschriften der Ergebnisse alljährlich der Generalinspektion vorgelegt werden müssen Der Generalinspektion bleibt es vorbehalten, Kontrollproben zu verlangen und ihnen beizuwohnen. Außer diesen Bremsproben hat jede Bahnverwaltung die eventuell in ihrer Instruktion oder durch behördliche Aufträge vorgeschriebenen periodischen Proben vorzunehmen und deren Ergebnisse ebenfalls in dem Bremsbuche zu vermerken. Für die Erprobung der Drahtseile bleiben die mit Erlaß der Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen vom 10. Februar 1898 getroffenen Anordnungen in Geltung, doch werden dieselben dahin ergänzt, daß die in einzelnen Instruktionen vorgeschriebenen periodischen Revisionen, welche sich außer auf die eintretenden Seillängungen auch auf die vorgefundenen Drahtbrüche zu erstrecken haben, gleichfalls fallweise in einem Buche einzutragen und Abschriften aus demselben mit den Bremsproberesultaten der Generalinspektion vorzulegen sind.

Betrieb: Um die Nachtruhe der Reisenden nicht zu stören, wird bei dem um 7 Uhr 37 Minuten früh in Wien (Nordwestbahnhof) ankommenden Schnellzug die Verzollung des nach Wien aufgegebenen Gepäcks statt an der Grenze in Tetschen nach Wahl der Reisenden erst nach Ankunft in Wien (Nordwestbahnhof) vorgenommen. Diese Einrichtung, welche den Beifall des Reisepublikums gefunden und sich infolgedessen vollkommen eingelebt hat, wird nunmehr mit Zustimmung der ausländischen Bahnverwaltungen sowie der Zollbehörden auch bei dem um 9 Uhr 40 Minuten abends von Wien (Nordwestbahnhof) abgehenden Nachtschnellzug zur Einführung gelangen. Das bei diesem Zug nach Dresden (Hauptbahnhof) bezw. nach Berlin (Anhalter Bahnhof) aufgegebene Reisegepäck wird nach Wahl der Reisenden statt an der Grenze in Tetschen, erst nach Ankunft des Zuges in Dresden bezw. Berlin verzollt werden. Reisende, die hievon Gebrauch zu machen wünschen, werden dies entweder bei der Gepäcksaufgabe oder bei der Billettrevision dem Kondukteur zu melden haben. Diese Einführung trat am 1. März d. J. in Kraft.

Die Verkehrsschwierigkeiten auf der Nordbahn haben im Vormonate eine Verschlimmerung erfahren, die für Handel und Industrie eine Kalamität ersten Ranges geworden ist. Zu den Körperschaften, welche schon früher zu dieser Frage Stellung nahmen, hat sich die Wiener Handels- und Gewerbekammer gesellt und in dieser Angelegenheit eine Eingabe an das Eisenbahnministerium gerichtet. Außerdem haben die Bürgermeister jener wichtigen Städte in Mähren und Schlesien, die unter den Verkehrsschwierigkeiten leiden, sich unter Führung eines Reichsratsabgeordneten zu einer gemeinsamen Aktion vereinigt. Die Hauptursache der unzulänglichen Leistung der Nordbahn ist nun auch von der Regierung vor dem Budgetausschusse dargelegt worden: Die Zahl der Nettotonnenkilometer ist von 1906 auf 1907 um 14% gestiegen, gegenüber dem Jahre 1905 sogar um 23%. Im Jahre 1907 wurden an preußischen Kohlen um 32·2% mehr verfrachtet als im Jahre 1906 und um 40·7% mehr als 1905. Wenn man sämtliche Kohlensendungen zusammenfaßt, ergibt sich, daß im Jahre 1907 15·8% mehr verfrachtet wurden als im Jahre 1906 und um 25·7% mehr als 1905. Die Steigerung des Kohlenverkehres mit Wien betrug im Jahre 1907 14% mehr als 1905. Dies beweise, daß die Kohlenversorgung jedenfalls, trotz aller Verkehrsstörungen, sehr großen Anforderungen nachgekommen sei, daß aber der Bedarf der Industrie infolge der Hochkonjunktur noch größer war als die Mehrleistung. Auch der Personenverkehr hat sich in toto um 6% gehoben und ist, langgehegten Wünschen folgend, eine namhafte Vermehrung der Schnell- und Personenzüge durchgeführt worden, um welche die Interessenten sich in früherer Zeit vergeblich bemüht hatten. Der Weihnachtsverkehr, der unmittelbar die Veranlassung zu der Verkehrseinstellung gebildet hat, ist sogar um 70% stärker gewesen als das Jahr vorher. Die eingetretenen Hemmungen stehen auch mit den Unregelmäßigkeiten bei der Kaschau-Oderberger Bahn und bei den ungarischen Staatsbahnen im Zusammenhange. Auch die Überanstrengung, speziell des Zugspersonals, hat hemmend eingewirkt. Diese Umstände haben der Aufnahmsfähigkeit der Nordbahn ebenso eine gewisse Grenze gesetzt, wie schließlich jedes Industrieunternehmen in seiner Leistungsfähigkeit beschränkt ist. Nicht eigentlich Waggonmangel, sondern Mangel an Maschinen, ganz besonders aber die unzureichende Ausgestaltung der Stationsanlagen, hat die Kalamität verursacht. Das Jahr 1907 ist mit jener Investitionstätigkeit ausgefüllt gewesen, welche der Stand der Projektsarbeiten gestattete. Gegenüber früheren Jahresaufwendungen von 2—2·5 Millionen für bauliche Investitionen sind im Jahre 1907 4 Millionen ausgegeben worden; Lokomotivbestellungen wurden schleunigst durchgeführt und der Nordbahn aus dem Bestande der Staatsbahnen Lokomotiven und Wagen zur Verfügung gestellt.

Die überdies bisher getroffenen Maßnahmen: die Kontengierung des Wiener Kohlenbezuges, die Einführung von beschleunigten Güterzügen und die Errichtung eines Hilfsroutenverkehres haben nicht die erwünschte Besserung gebracht, weshalb, ehe die Ausrüstung der Nordbahn auf die zeitgemäße Höhe gebracht ist, noch ein Hilfsroutenverkehr über die Vlaratalbahn geplant wird, dessen Zustandekommen allerdings von der Behebung der Schwierig-

Digitized by Google

keiten auf der Kaschau-Oderberger Bahn abhängt und durch den Umstand beeinträchtigt wird, daß die Vlaratalbahnroute wesentlich länger als die direkte Linie ist. Die Beschleunigung der Inangriffnahme des Baues des Donau-Oder-Kanales, wird von mehreren Seiten gefordert, um die Nordbahn zu entlasten. Da aber die Herstellung dieser Wasserstraße eine beträchtliche Reihe von Jahren erfordern wird und mit einer fortgesetzten Steigerung des Verkehres gerechnet werden muß, ist die Ausgestaltung der Nordbahn mit einem dritten Geleise ins Auge gefaßt worden. Eine noch gründlichere Abhilfe erhofft man von dem Baue einer zweiten Hauptbahn Wien—Oderberg. Beide Pläne haben aber noch keine greifbare Form angenommen, und was die Haltung der Regierung zu diesen Projekten anbelangt, ist die Äußerung des Eisenbahnministers vor dem Budgetausschusse bemerkenswert, mit welcher die Legung eines dritten Geleises als die zweckmäßigere Lösung erklärt wurde.

Auch auf der Montanbahn haben die Schwierigkeiten einen ungewöhnlichen Grad erreicht. Früher, als der Verkehr auf der Nordbahn geringer war, konnten die Hauptbahnanlagen für die Werke der Montanbahn mitbenützt werden. Jetzt ist dies aber nicht mehr denkbar und schwere Störungen in Ostrau, wo die Montan- in die Hauptbahn mündet, sind die Folgen. Man wird daher ein zweites Geleise auf der Montanbahn legen und die Stationen ausgestalten müssen.

Betriebseinnahmen: Die günstige Verkehrskonjunktur hält auch im neuen Jahre unvermindert an, denn alle größeren Privatbahnen weisen für den abgelaufenen Monat abermals erhebliche Mehreinnahmen aus, die zwischen 4% bei der Buschtěhrader-Bahn Lit. *B* und 14% bei der Aussig-Teplitzer-Eisenbahn schwanken, wie aus der folgenden Zusammenstellung hervorgeht:

	Provisorische Einnahmen Kronen	
	Februar 1908	gegen Februar 1907
Aussig—Teplitzer-Eisenbahn, Hauptnetz	1,138.510	+ 143 797
„ „ „ Lokalbahn	228.971	+ 23.167
Böhmische Nordbahn	895.208	+ 71.604
Buschtěhrader Eisenbahn Lit. *A*	716.988	+ 80.823
„ „ „ *B*	1,228.494	+ 64 077
Österr. Nordwestbahn; gar. Netz	1,931.569	+ 144 788
„ „ Erg. „	1,282.188	+ 146.908
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	732.871	+ 70.001
Staats-Eisenbahn-Gesellschaft	4.935.217	+ 357.305
Südbahn-Gesellschaft	8.854.648	+ 909.535

Bei der Staats-Eisenbahn-Gesellschaft und der Nordwestbahn beträgt die Steigerung rund $5^1/_2$%, bei der Böhmischen Nordbahn und der Südbahn mehr als 8%, bei der Buschtěhrader *A*-Linie und der Elbetalbahn rund 11%. Gegenüber den definitiven Vorjahrseinnahmen sind die Zunahmen gering, bei der Nordwestbahn ergibt sich ein unbedeutender Ausfall.

Personalangelegenheiten: Nachdem die erste mehrwöchige Tagung der im Vorjahre beim Eisenbahnministerium errichteten Zentralausschüsse für Personalangelegenheiten vor kurzem zum Abschluß gelangt ist, hat der Eisenbahnminister in den letzten Tagen an die in Betracht kommenden Dienststellen des Eisenbahnministeriums nähere Weisungen über die weitere Behandlung der in den gutächtlichen Äußerungen der Zentralausschüsse zum Ausdruck gebrachten Wünsche des Personals ergehen lassen. Allen beteiligten Dienststellen wurde die tunlichst rasche Behandlung der abgegebenen Gutachten aufgetragen und weiter die Betätigung des größtmöglichen Entgegenkommens, soweit nicht prinzipielle Bedenken oder anderweitige, insbesondere finanzielle Hindernisse entgegenstehen, zur Pflicht gemacht. Demgemäß sollen sofort durchführbar erscheinende Maßnahmen ohne Verzug getroffen und sachlich gerechtfertigte Aktionen, deren Durchführung im Laufe des Jahres 1909 ins Auge gefaßt werden kann, bereits bei Erstellung des Budgets für das Jahr 1909 berücksichtigt werden.

Die Beschlüsse des Zentralausschusses, welche die Bedeutung von Gutachten haben, enthalten im wesentlichen.

1. Systemisierung. Sie ist sowohl im Zentral- als im Außendienst zu erhöhen, die Stellen der V., VI. und VII. Dienstklasse sind erheblich zu vermehren.

Als dringendstes Bedürfnis wurde die Vermehrung der Systemisierung in der VI. und VII. Dienstklasse sowie die Verlautbarung der gesamten Systemisierung und deren genaueste Einhaltung bezeichnet.

2. Gleichstellung des Gehaltsschemas der VI. und V. Dienstklasse mit dem der Staatsbeamten der VII. und VI. Rangsklasse und Kreierung der aufgelassenen IV. Dienstklasse der Staatsbeamten; Einführung der automatischen Vorrückung der Beamten bis einschließlich der VII. Dienstklasse für Nichthochschüler, bis einschließlich der VI. Dienstklasse für Hochschüler; Festsetzung der Vorrückungsfristen bis einschließlich K 3200 in Biennien; Gewährung einer anrechenbaren Zulage von K 400 für jene Beamten der VII. Dienstklasse, welche sich schon drei Jahre in der höchsten Gehaltsstufe befinden, mangels eines entsprechenden Postens der VI. Dienstklasse jedoch in diese nicht befördert werden.

Die Vorrückungsfristen sind mit Ausnahme der einjährigen bei außertourlicher Beschreibung um ein Jahr zu kürzen.

3. Da bei den Gehaltsregulierungen vom 1. November 1899 und vom 1. April 1907 den Beamten, welche ihre Laufbahn unter wesentlich schlechteren Bedingungen begannen, keine besondere Begünstigung gewährt wurde, so sollen insbesondere diejenigen qualifizierten Beamten ohne Hochschulbildung, welche nach 25jähriger aktiver Dienstzeit als Beamte, eventuell als Beamtenaspiranten oder diesen gleichgestellte Diurnisten nach den bisher gültigen Normen die VII. Dienstklasse noch nicht erreichen konnten, nach Ablauf dieser 25jährigen Dienstzeit in die VII., Beamte mit akademischer Vorbildung, welche auf eine mehr als 25jährige Dienstzeit zurückblicken, in die VI. Dienstklasse befördert werden.

4. Wegen Bemessung des Quartiergeldes sind mindestens alle fünf oder zehn Jahre die Stationen neu zu klassifizieren, wobei den örtlichen Verhältnissen Rechnung zu tragen ist. Für Orte mit besonders hohen Wohnpreisen ist eventuell das Wiener Quartiergeld festzusetzen, unter Umständen sind darüber hinaus Ortszulagen zu gewähren. Eine 90prozentige Quartiergeldklasse ist einzuführen, die 40prozentige aufzuheben. Das System der Dienst- und Amtswohnungen ist analog wie bei den Staatsbeamten einzuführen.

5. Mit Rücksicht auf die herrschende Teuerung ist allen Beamten eine einmalige Vorrückung zu gewähren, derart, daß die in der jetzigen Gehaltsstufe zugebrachte Zeit für die nächste Vorrückung angerechnet wird. Für Beamte, welche die höchste Gehaltsstufe ihrer Rangsklasse bereits erreicht haben, sind gleichkommende Maßnahmen zu treffen.

6. Eine ausgiebige Verbesserung der Avancementsverhältnisse soll durch folgende Maßnahmen erzielt werden: Es soll Bediensteten, insbesondere den Beamten mit akademischer Vorbildung und den im Exekutivdienst verwendeten, ermöglicht werden, über eigenes Ansuchen schon nach 30 Dienstjahren mit vollem Ruhegenuß in den Ruhestand zu treten. Mit dem Tage der Vollendung des 35. definitiven Dienstjahres oder des 65. Lebensjahres ist jeder Beamte ausnahmslos in den Ruhestand zu versetzen.

Digitized by Google

II. Schiffahrt.

Flußschiffahrt: Nach längeren Verhandlungen ist zwischen den drei großen Donauschiffahrtsgesellschaften, der Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft, der Ungarischen See- und Flußschiffahrtsgesellschaft und der Süddeutschen Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft eine Tarifvereinbarung zu stande gekommen, welcher sich auch einige Privatschiffahrtsunternehmungen, wie die Firma Jakob & Moritz Weiß und Wolfinger & Reich angeschlossen haben. Man hat sich über die Minimalfrachtsätze geeinigt, welche zwar für die einzelnen Unternehmungen verschieden sind, unter die aber beim Abschluß der Frachtverträge nicht hinuntergegangen werden soll. Die Frachtsätze der einzelnen Gesellschaften werden nach wie vor ungleich sein, es wird jedoch eine untere Grenze vereinbart. Das Kartell tritt schon mit Schiffahrtseröffnung in Kraft. Es unterliegt keinem Zweifel, daß das Ergebnis für die Verfrächter eine Erhöhung der Schiffahrtsfrachtsätze auf der Donau sein wird.

Seeschiffahrt: Das Handelsministerium beabsichtigt, zur Überwachung des Schiffahrtsdienstes an den Küsten eine staatliche Schiffahrtsinspektion einzuführen, welche die Einhaltung der mit den verschiedenen subventionierten Schiffahrtsunternehmungen abgeschlossenen Schiffahrts- und Postverträge kontrollieren und der tadellosen Besorgung des Passagierverkehres besondere Aufmerksamkeit schenken wird. Dem Schiffahrtsinspektor wird die Pflicht erwachsen, Kreuz- und Querfahrten auf allen Schiffen der in Betracht kommenden Schiffahrts-Gesellschaften zu unternehmen, um den Dienstbetrieb in Fahrt genau zu beobachten. Das Handelsministerium verspricht sich von dieser Einrichtung eine wesentliche Besserung des dalmatinischen Schiffahrtsdienstes.

III. Nachrichtendienst.

Telephon: Für das laufende Jahr ist die Ausführung großer Telephonbauten geplant, durch die namentlich der interurbane Verkehr ausgestaltet werden wird. Wenn die Bauten programmäßig fortschreiten, so dürften im laufenden Jahre über $12^1/_2$ Millionen Kronen hiefür verwendet werden. So wird eine neue Leitung Wien—Innsbruck hergestellt werden, die nach zwei Richtungen abzweigen soll. Eine Linie wird von Innsbruck ab nach Feldkirch und Bregenz gehen, um den süddeutschen und Schweizer Telephonverkehr einzubeziehen. Eine zweite Verbindung soll von Innsbruck nach Bozen geführt werden, um Südtirol anzuschließen. Ferner wird eine zweite Linie Wien—Triest erbaut werden, die sich von Triest aus in zwei Routen (einerseits nach Venedig, andererseits nach Abbazia und Fiume) teilen wird. Außer der zweiten Tiroler und Triestiner Linie wird eine neue Telephonstrecke Wien—Lemberg gebaut werden. In diesem Jahre dürfte nur die Strecke Lemberg—Krakau in Angriff genommen und bis nach Czernowitz ausgedehnt werden. Die dritte Lemberger Leitung soll womöglich ohne Zwischenstationen unter Benützung eines verstärkten Drahtmaterials gebaut werden. Außerdem wird auch eine Donaulinie in Verbindung mit einer Wasserstandsmeldeanlage gebaut werden. Sie wird von Hainburg der Donau entlang bis zu den Nebenflüssen (Traun, Enns usw.) gehen und die Städte Schärding und Enns einbeziehen. Ferner werden zahlreiche interurbane Linien in Böhmen und Mähren wesentlich erweitert und verstärkt werden. Das Programm enthält auch eine Reihe von Erweiterungen auf kleineren Linien. Die angeführten neuen Telephonstrecken sollen noch im heurigen Jahre fertiggestellt werden. Die Tiroler Linie wird mehr als eine Million Kronen, die Triester Strecke K 600.000, die Donauverbindung K 300.000 bis 400.000, die Krakau—Lemberger Linie etwa K 400.000 kosten.

CHRONIK.

Kurs zur Rechtsbelehrung. Der Schulverein für Beamtentöchter in Wien VIII., Langegasse Nr. 47, veranstaltet in der zweiten Hälfte des Monates März d. J. in dem Vereinsgebäude einen ungefähr 15 Stunden umfassenden populären Kurs zur Rechtsbelehrung von Mädchen und Frauen, zunächst für Absolventinnen der Bildungsstätten des Vereines bestimmt, zu welchem aber auch andere Damen, die dem Gegenstande Interesse entgegenbringen, höflichst eingeladen sind. Die Vorträge werden zweimal wöchentlich an noch näher zu bezeichnenden Nachmittagsstunden abgehalten. Anmeldungen werden mündlich oder schriftlich in der Vereinskanzlei, VIII., Langegasse Nr. 47, entgegengenommen. Die bescheiden bemessenen Eintrittsgebühren werden den wohltätigen Zwecken des Vereines zugewendet.

Bilder im Eisenbahnwagen. Der Verein zur Förderung Dresdens und des Fremdenverkehres will durch Anbringen von künstlerischen Abbildungen schöner Gegenden in den Eisenbahnwagen das Reisen freundlicher und anregender zu gestalten, gleichzeitig aber auch die Reiselust nach den dargestellten Landschaften fördern. Ein idyllisches Bild reizt unwillkürlich den Beschauer, die Gegend wirklich kennen zu lernen und oft ist vom Gedanken zur Ausführung nur ein Schritt. Man beabsichtigt für das Aushängen der Bilder seitens der Gemeinden oder anderen Interessenten, für welche auf diese Weise Reklame gemacht werden soll, eine Miete zu fordern, die eine Ergänzung der infolge des stärkeren Personenverkehres zu erwartenden Mehreinnahme bilden soll. Der genannte Verein wird diese Anregung demnächst der sächsischen Staatseisenbahnverwaltung unterbreiten. Eine gleichartige Maßnahme der österreichischen Eisenbahnen würde sicherlich auch von unserem Publikum mit Freuden begrüßt werden, zumal in unseren Eisenbahnwagen zumeist Warnungen und Strafandrohungen auf das Gemüt wirken, obgleich gerade unser Land ungewöhnlich reich an Naturschönheiten ist.

Eine Ausnahme macht unseres Wissens nur die Südbahn, welche in ihren Wagen I. und II. Klasse sehr viele schöne Bilder der von ihr durchfahrenen herrlichen Gegenden angebracht hat, die stets das Interesse und Wohlgefallen aller Reisenden erregen.

Einem ähnlichen Gedanken verdanken viele Wartesäle und Korridore der k. k. Staatsbahnen ihre Ausschmückung mit künstlerischen Bildern und Photographien österreichischer Landschaften, die ebenfalls stets ihre Bewunderer finden und den Aufenthalt in diesen Räumen gewiß um ein beträchtliches behaglicher gestalten.

LITERATUR.

Österreichisches Kursbuch. Von diesem offiziellen Kursbuche (früher „Der Conducteur") ist soeben die Märzausgabe erschienen, welche wieder die neuesten Eisenbahn- und Dampfschiffahrtspläne und Fahrpreise sowie einen Führer in den Hauptstädten, Karten und Städtepläne enthält. Zu beziehen durch alle Buchhandlungen, Eisenbahnstationen, Trafiken und so weiter und direkt von der Verlagshandlung R. v. Waldheim in Wien. Preis der großen Ausgabe K 1·40, der kleinen 80 h.

Das völkerrechtliche Verfahren und die Rechtswirkungen bei Herstellung von Eisenbahnverbindungen an den Grenzen souveräner Staaten. Von Paul Kopp. Verlag J. Abel, Greifswald.

Eine Doktor-Dissertation aus dem schwierigen und selten bearbeiteten Gebiete des internationalen Eisenbahnrechtes! Gewiß ein Wagnis, wenn man die Schwierigkeit der

Digitized by Google

in Betracht kommenden Fragen, die Dürftigkeit der Literatur und die große Anzahl der das Tatsachenmaterial bildenden einschlägigen Verträge berücksichtigt. Der Verfasser hat in seinem Buche zunächst aus diesem Tatsachenmaterial in systematischer Folge alle Rechtsfragen, den Inhalt aller notwendigen Festsetzungen und ihre rechtliche Bedeutung, sowohl nach der formalen, wie materiellen Seite hin dargestellt und in den Schlußbetrachtungen die juristische Natur der durch solche Verträge den Staaten auferlegten Beschränkungen untersucht. Er kommt hiebei zu dem Resultate, daß keine „völkerrechtlichen Servituten“ begründet werden, keine Beschränkungen ihrer landeshoheitlichen Gewalt, sondern, wie er sich ausdrückt, „interfiskalische Servituten“, d. h. der eine Staat räumt dem anderen das Recht ein, innerhalb seines Gebietes Grundeigentum zu erwerben, und darauf eine Eisenbahn zu bauen und zu betreiben. Ob dieses Ergebnis, insbesondere die Bezeichnung („interfiskalische Servituten“) Zustimmung finden wird, dürfte zu bezweifeln sein. Denn häufig handelt es sich nicht um „fiskalische“ Beziehungen und wohl niemals um „Servituten“. Denn das Recht, Grundstücke erwerben zu dürfen, kann doch unmöglich als „Servitut“ bezeichnet werden. Das ist doch lediglich ein obligatorisches Verhältnis.

Abgesehen von dieser Meinungsverschiedenheit ist das Buch doch für die Theorie und Praxis wertvoll, weil es eine umfassende Zusammenstellung eines schwer zu erreichenden, umfangreichen Materiales bietet. Dr. Hilscher.

CLUB-NACHRICHTEN.

Bericht über die Clubversammlung vom 10. März 1908. Der Club-Präsident Se. Exzellenz Herr Dr. von Wittek eröffnet die Versammlung mit folgenden Worten: „Ich erlaube mir die Clubmitglieder und die werten Gäste zu begrüßen und habe Ihnen folgende geschäftliche Mitteilungen zu machen:

Zunächst bitte ich zur Kenntnis zu nehmen, daß zum Zwecke einer Besprechung über die in der Generalversammlung am 31. März d. J. vorzunehmenden Wahlen am Dienstag, den 17. d. M., eine Wählerversammlung stattfindet, deren Ausschreibung im Wege des Cluborganes erfolgen wird.

Der Ausschußrat hat in das aus diesem Anlasse zu bildende Wahlkomitee aus seiner Mitte die Herren k. k. Ministerialrat Hugo Koestler, Ober-Revident Louis Handofsky, Inspektor Dr. Karl Hauler und Revident Sigismund A. Rosenberg entsendet und es hat sich dieses Komitee, wie üblich, durch eine Anzahl von Clubmitgliedern, welche aus dem Plenum zu nominieren sind, zu ergänzen. Ich bitte diesbezüglich um einen Vorschlag.“ Herr Revident Maximilian Taussig meldet sich zum Worte:

„Ich beantrage, aus dem Plenum folgende Clubmitglieder in das Wahlkomitee zu entsenden, und zwar die Herren k. u. k. Hauptmann Emanuel Bittner, Revident Josef Fleischner und Revident Rudolf Hlawatschek.“

Vorsitzender: „Wenn gegen diesen Vorschlag eine Einwendung nicht erhoben wird, erscheinen die Herren Emanuel Bittner, Josef Fleischner und Rudolf Hlawatschek als gewählt.

Ich ersuche das Wahlkomitee sich baldmöglichst zu konstituieren und ich unterlasse nicht, darauf aufmerksam zu machen, daß sich dasselbe im Bedarfsfalle durch Kooptierungen verstärken kann.“

In der nächsten, am Dienstag den 17. März, 1/27 Uhr abends stattfindenden Clubversammlung wird Herr Dr. Gustav Steinbach, Redakteur der „Neuen Freien Presse“ einen Vortrag über: „Das Recht und das Leben“ halten.

Heute hält Herr Johann Ribošek, k. k. Baurat im Eisenbahnministerium einen Vortrag über: „Durchgehende Bremsen bei Güterzügen“ und wird seinen Vortrag durch Lichtbilder erläutern.

Wünscht Jemand zu diesen geschäftlichen Mitteilungen das Wort? Nachdem dies nicht der Fall ist, lade ich Herrn Baurat Ribošek ein, mit seinem Vortrage zu beginnen.“

Nach einer Einleitung, in welcher der Vortragende die zur Erhöhung der Geschwindigkeit der Güterzüge notwendige durchgehende Bremsung von einer Stelle erklärt, welche Frage den Gegenstand der Untersuchungen und Studien eines vom Vereine deutscher Eisenbahnverwaltungen hervorgegangenen Unterausschusses bildete, stellt er an der Hand von Modellen, Zeichnungen und graphischen Darstellungen die „automatische Vakuum-Güterzugsbremse“ dar. Die Ausführungen erregten lebhaftes Interesse, um so mehr, als diese österreichische Erfindung eine rasche Förderung vielachsiger Güterzüge ermöglicht, welcher Umstand jetzt zurzeit des Waggonmangels und der Verkehrsstockungen von aktueller Bedeutung geworden ist.

Im Anschlusse an diesen Vortrag gedachte Herr Ober-Inspektor Engel in einem historischen Rückblick des Inspektors von Südenhorst der General-Inspektion der österreichischen Eisenbahnen, welcher der Erste gewesen, der seinerzeit gelegentlich der Einführung der Interkommunikations-Signale auf die Wichtigkeit und Notwendigkeit durchgehender Bremsen hingewiesen hat.

Se. Exzellenz Herr Dr. von Wittek dankt Herrn Baurat Ribošek für den außerordentlich klaren und ausführlichen Vortrag und schloß damit die Versammlung.

Der Schriftführer: Ober-Ingenieur B. Kriser.

Veränderungen im Mitgliederstande im Monate Februar 1908.

Gestorben sind:

Die Herren wirklichen Mitglieder: Franz Wandl und Heinrich Wisgrill, Ober-Inspektoren der k. k. österr. Staatsbahnen i. P., Anton Stauffer, Inspektor der k. k. priv. österr. Nordwestbahn.

Ausgetreten ist:

Das wirkliche Mitglied, Herr Dr. Heinrich Schwieger, Direktor der Firma Siemens & Halske A.-G.

Neu beigetreten sind:

Als wirkliche Mitglieder, die Herren: Egon Freiherr von Waldstätten, k. u. k. Hauptmann des Generalstabskorps im Eisenbahnbureau des k. u. k. Generalstabes; Otto Ritter Schretter von Wohlgemutheim, k. u. k. Oberleutnant im Eisenbahn- und Telegraphen Regiment; Josef Goldberg, General-Sekretär der Betriebs-Gesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen; Jur. Dr. Friedrich Benesch, Inspektor, und Alexander von Wielemans-Monteforte Ingenieur im Eisenbahnministerium; Dr. Johann Ritter von Prunkul, Bahnsekretär, und Ing. Hans Czermak, Maschinen-Adjunkt der k. k. österr. Staatsbahnen; Ladislaus Ritter von Jaworski, Bahnkonzipist, Karl Lanczik und Alfred Heinrich Schneider, Adjunkten, Friedrich Siebner, Assistent der k. k. Nordbahndirektion.

Stand mit Ende Februar 1908: 1 Ehrenmitglied, 618 wirkliche, 32 unterstützende und 3 korrespondierende Mitglieder.

Das gefertigte Wahlkomitee beehrt sich die Mitteilung zu machen, daß anläßlich der in der Generalversammlung vom 31. März d. J. vorzunehmenden Wahlen eines Vizepräsidenten, eines Kassiers und von sechs Mitgliedern des Ausschußrates eine

Wähler-Versammlung

am Dienstag, den 17. März d. J., vor dem Vortrage im Vortragssaale des Club stattfindet und ladet zu zahlreichem Besuche ein.

Das Wahlkomitee.

Der Ausschußrat beehrt sich hiermit, zu der am

Dienstag, den 31. März l. J., 6 Uhr abends

im Clublokale (I. Eschenbachgasse 11)

stattfindenden

XXXI. ordentl. Generalversammlung

des

Club österreichischer Eisenbahnbeamten

einzuladen.

Tagesordnung:

1. Bericht des Ausschußrates über das Clubjahr 1907.
2. Bericht der Rechnungsrevisoren.
3. Wahl eines Vizepräsidenten, des Kassiers und von sechs Mitgliedern des Ausschußrates; ferner der Rechnungsrevisoren, sowie deren Stellvertreter.
4. Beschlußfassung über etwa angemeldete Anträge.

Es wird ersucht, dieser Versammlung beizuwohnen und etwa beabsichtigte Anträge (Punkt 4 der Tagesordnung) bis längstens 24. März dem Präsidium bekanntgeben zu wollen.

Der Ausschußrat
des
Club österreichischer Eisenbahnbeamten.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten. Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hilscher. Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

Wir erlauben uns die Aufmerksamkeit darauf zu lenken, daß der 300 Personen fassende Vortragssaal des Club österreichischer Eisenbahnbeamten, Wien, I. Eschenbachgasse II, noch für einige Tage der Woche während der Saison 1907/1908 zur Verfügung steht und werden diesbezügliche Auskünfte täglich zwischen 4—6 Uhr (Telephon 355) vom gefertigten Sekretariat erteilt.

Das Sekretariat
des
Club österreichischer Eisenbahnbeamten
Wien, I. Eschenbachgasse 11.

Elbeumschlagsverkehr mit Südwestrußland.

Verlängerung der Reexpedition für russischen Zucker.

Die im Elbeumschlagstarife für Südwestrußland vom 1. Jänner 1905 auf Seite 5 unter A I 4d für Sendungen aus Rußland gewährte Reexpeditionsfrist von 42 Tagen wird unter Einhaltung der bisher gültigen sonstigen Bedingungen bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1908 für Zuckersendungen aus Rußland auf neun Monate verlängert.

K. k. priv. österreichische Nordwestbahn
als geschäftsführende Verwaltung.

Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Verkehr.

Einführung des Nachtrages IV zum Tarif Heft 2.

Mit 2. März l. J. tritt zum Tarif Teil II, Heft 2, für den Ost-Mitteldeutsch-Sächsischen Verkehr vom 1. Jänner 1907 der Nachtrag IV in Kraft, welcher in den Stationen Reichenberg, Raspenau, Friedland in Böhmen und bei der unterzeichneten Direktion zur Einsicht erliegt. Exemplare sind bei der königlichen Eisenbahndirektion Berlin und bei der unterzeichneten Direktion zum Preise von 6 Hellern pro Stück erhältlich.

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

K. k. Staatsbahndirektion, Wien.

Eröffnung der Ladestelle Linz-Winterhafen für die Auf- und Abgabe von Gütern in Wagenladungen.

Das von Linz-Umschlagplatz nach Linz-Winterhafen führende, 1·6 Kilometer lange Schleppgeleis wurde dem öffentlichen Verkehr für Wagenladungsgüter übergeben. In die Frachtbriefe der zum Winterhafen bestimmten Sendungen ist als Bestimmungsstation „Linz-Winterhafen“ einzusetzen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Winter 1907/8. Winter 1907/8.

Reiseverbindungen
zwischen
Wien, den Alpenländern, Italien und Ungarn.

Giltig vom 1. Dezember 1907.

[illegible]

Soeben beginnt zu erscheinen:

Meyers Sechste, gänzlich neubearbeitete und vermehrte Auflage.

Grosses Konversations-Lexikon.

Ein Nachschlagewerk des allgemeinen Wissens.

148,000 Artikel u. Verweisungen.

11,000 Abbildungen, 1400 Tafeln und Karten.

20 Bände in Halbleder gebunden zu je 10 Mark.

Prospekte und Probehefte liefert jede Buchhandlung.

Verlag des Bibliographischen Instituts in Leipzig und Wien.

Gültig ab 1. Dezember 1907. K. k. Österreichische Staatsbahnen. Winterdienst 1907/08.

Kürzeste Zugverbindungen

von **Wien, Prag** und **Karlsbad** nach
dem **Salzkammergute, Badgastein, Innsbruck** und **München, sowie umgekehrt.**

Wien Wbf. ab	7 35 fr.	10 00 fn.	3 40 fn.	•8 00 ab.	8 30 ab.	10 10 ab.
Prag		7 20 fr.		6 00 fn.	6 00 fn.	
Karlsbad		8 11 ab.		9 24 fn.	9 24 fn.	
Linz	11 20 fn.	1 33 fn.	7 40 ab.	10 51 ab.	11 56 ab.	3 13 fn.
Gmunden an	2 19 fn.	3 10	10 48		6 30 fr.	6 05 fr.
Bad Ischl	4 39	4 20	11 55		7 46 fn.	7 40 fn.
Aussee	6 00	5 00			9 20	8 30
Salzburg	2 00	4 10	11 13		2 42 fn.	6 45 fr.
Bad Reichenhall an	3 04	× 6 30 ab. •8 00 ab.	† 1 15 fn.			6 04 fn.
München	6 00	7 50 ab.	6 30 fr.		⊃ 8 30 fr.	12 10
Badgastein	7 20 ab.	7 20	•6 00	•6 50 fr.		6 05 fn.
Innsbruck	10 50	10 05	7 10	7 10		12 40 fn.

Innsbruck ab	3 30 fn.	6 40 ab.	6 40 ab.	10 45 ab.	7 00 fr.	7 10 fr.
Badgastein	6 05 ab.	6 00			10 00 fr.	10 10 fn.
München	6 30 ab.		⊃ 10 15		6 40	12 00 fn.
Bad Reichenhall	•6 00 ab. •7 20 ab.		6 30		11 00	6 00 fn.
Salzburg	9 15 ab.		1 20 fn.	6 25 fr.	1 05 fn.	2 30
Aussee	6 00		6 00 ab.		6 34 fn.	6 27
Bad Ischl	6 10		6 10	4 00	10 47	3 00
Gmunden	10 34		10 34	5 01	12 04 fn.	3 00
Linz	12 49 fn.		3 50 fr.	9 03 fn.	3 02 fn.	5 35
Karlsbad			7 18 ab.		9 05 fn.	6 00 fn.
Prag			11 30 fn.		6 20 ab.	
Wien Wbf.	6 00 fr.	•6 30 fr.	⊃ 7 30 fr.	12 35 fn.	7 10	9 20 ab.

Direkte Wagen I. und II. Klasse zwischen Wien—München—Paris, Wien—Zürich—Basel ... [illegible]
Direkte Wagen I. und II. Klasse ... [illegible]
Direkte Wagen I., II. u. III. Klasse zwischen Wien—Salzburg—Lindau. Schlafwagen Wien—München ... [illegible]
Über Amstetten—Selzthal—Bischofshofen. ... [illegible]
Nur an Sonn- und Feiertagen.

Wilhelm Beck & Söhne

k. u. k. Hoflieferanten

Wien, VIII. Langegasse 1, Zentrale.

FILIALEN: Lemberg, Innsbruck, Sarajevo.

Uniformen, Uniformsorten • • •
Kürschnerwaren und Kappen •
für Eisenbahnen. 651

Österreichische

Siemens-Schuckert-Werke

Wien, XX/2. Engerthstraße 150.

Elektrische Beleuchtung

Elektrische Kraftübertragung

Elektrische Bahnen 690

Dynamomaschinen • • •	• Elektromotoren •
Schaltapparate	Zähler
Installationsmaterial. • •	• • Bogenlampen. • •

Installationsbureau: VI/1 Mariahilferstraße Nr. 7.

Stefan v. Götz & Söhne

Wien und Budapest

Wien	Budapest
XX/1. Bez., Gießmanngasse 2.	b. Ganz & Co., Steinbrucherstr.
XX/1. Nordwestbahnstraße 53.	

Eisenbahn-Sicherungsanlagen

Bahnschranken mit und ohne Vorläutesicherung,

Zentralweichenstellungen

Signalanlagen, Industriegeleisesicherungen, Geleisesperrbäume, Wechselsperren, Sperrschuhe, Sicherungs- und Signaleinrichtungen aller Art für Eisenbahnen und Ausrüstung hiezu.

Rein pneumatische Niederdruck-Weichen und Signalstellung nach den Patenten der General Railway Signal Co., Buffalo und Rochester U.S.A. und der British Pneumatic Railway Signal Co., Ltd. London.

Werkzeuge und Gebrauchsartikel für den Bahnbau, Bahnerhaltungs- und Betriebsdienst

Berg- und Hüttenwesen

Bremsschuhe, Waggonschieber etc. Patent Büßing

Bremsschlitten Patent Schön.

Seuthe'sche Knall- und Lichtsignale

Telegramm-Adresse: Bahngötz Wien Telephon.

„A B C"-Code fünfte Ausgabe in Verwendung.
Telephon 21682 und 21683 interurban. 637

Witkowitzer Bergbau- und Eisenhütten-Gewerkschaft

Witkowitz (Mähren).

Post- und Telegrammadresse: *Witkowitz, Eisenwerk.* Eisenbahnstation: Schönbrunn und Mähr.-Ostrau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Erzeugnisse: Roheisen, Eisengußware, vornehmlich Röhrenguß nachstehender Methode für Wasser-, Dampf- und Gasleitungen, Maschinen- und auch Bauguß, Stahlguß, Walzmaterial, und zwar: Stab- und Fassoneisen, Bau- und Waggonträger, Reservoir- und Kesselbleche, Stabstahl, Stahlbleche, Eisenbahn- und Grubenmaschinen aus Martinstahl, Tyres aus Martin- und Spezialstahl, Eisenbahnwaggonräder, Waggonachsen, komplette Räderpaare, Wechsel und Kreuzungen, Drehscheiben, Wasserstations-Einrichtungen, Dampfkessel, Reservoirs, Gasometer, Brücken- und sonstige Baukonstruktionen, Gittermaste, Schmiedestücke und diverse Zeugschmiedware, Maschinenbau, speziell Bergwerksmaschinen für Förderung und Wasserhaltung, Pumpensätze und Ausführung diverser maschineller Einrichtungen, mittels Wassergas geschweißte, elektrisch geschweißte und maschinell gepreßte Blechwaren, stampf- und patentgeschweißte, wie auch nahtlose Röhren, Rohrmaste, feuerfeste Ziegel und basische Steine.

Anfragen sind zu richten an die Zentral-Direktion in Witkowitz, Eisenwerk oder an die Kommerzielle Direktion, Wien, I. Operngasse 6 oder an das Verkaufsbureau, Prag, Stadtpark 19. 665

Österreichischer Lloyd

TRIEST.

Direkte Fahrten nach Ostindien, China und Japan.

Eilfahrt nach Alexandrien, wöchentlich.	Warenlinie nach Thessalien, wöchentlich.
Warenlinie nach Alexandrien, wöchentlich.	Warenlinie nach Smyrna, wöchentlich.
Eilfahrt nach Konstantinopel, wöchentlich.	Eilfahrt nach Dalmatien, wöchentlich zweimal.

Mehrere andere wöchentliche Verbindungen nach Dalmatien.
Weitere Auskünfte und Fahrpläne:

General-Agentur des Österreichischen Lloyd, Wien, I. Kärntnerring 6. 666

Union-Bank.

Die 38. ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Union-Bank findet Samstag, den 28. März 1908, um 11 Uhr vormittags im Anstaltsgebäude, I. Renngasse Nr. 1 statt. Auf der Tagesordnung stehen die üblichen Verhandlungsgegenstände. Die Aktien sind bis spätestens am 20. März l. J. zu deponieren.

Wien, 10. März 1908.

Kraluper Mineralöl-Raffinerie

690

PRAG liefert helle und dunkle Zylinderöle für Normal- und Heißdampf, helle und dunkle Maschinenöle, Wagenachsenöle, Petroleum, Benzin, Fette etc. etc.

Darlehen!

Allgemeine Cautionsbank Aktiengesellschaft

General-Repräsentanz für Österreich:

WIEN, IV. Technikerstraße Nr. 5.

Die Allgemeine Cautionsbank gewährt an **Eisenbahnbeamte** Darlehen gegen Gehaltsvormerkung zu außerordentlich günstigen Bedingungen, u. zw.: 1. Die Bank fordert an Darlehenszinsen pro anno 6½%; selbstredend immer von der verbleibenden Restschuld. 2. Der Darlehenswerber hat sich hinsichtlich seines Gesundheitszustandes einer ärztlichen Untersuchung zu unterziehen. Die übliche teure Lebensversicherung wird jedoch nicht verlangt. Für den Fall des Ablebens des Darlehenswerbers erlischt die restierende Schuld, so daß den Erben keinerlei Verpflichtung auferlegt bleibt. Für diesen seitens der Bank gebotenen Vorteil ist alljährlich ein mäßiges Schadendeckungsentgelt, dessen Höhe sich nach dem Alter des Darlehenswerbers richtet, immer nur von der verbleibenden Restschuld zu bezahlen. 3. Die übliche Stellung der Bürgen kann gegen eine einmal zu entrichtende mäßige Zahlung unterbleiben. (3 Perzent der Darlehenssumme.) 4. Bei der Erteilung des Darlehens werden als einmalige Kosten die Barauslagen und 1 Perzent Bankprovision in Abrechnung gebracht.

Zu weiteren Informationen ist die Bank jederzeit bereit und stehen Antragsformulare zur Verfügung. 702

Für den Inseratenteil verantwortlich Annoncen-Expedition M. Pozsonyi, Wien, IX. Hörlgasse 5.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten.

Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hilscher.

Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

Redaktion und Administration:
WIEN, I. Eschenbachgasse 11.
Telephon Nr. 366.
Postsparkassen-Konto der Administration: Nr. 806.946.
Postsparkassen-Konto des Club: Nr. 850.698.
Beiträge werden nach dem vom Redaktions-Komitee festgesetzten Tarife honoriert.
Manuskripte werden nicht zurückgestellt.

ORGAN
des
Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

Erscheint von April bis Oktober am 1. und 15. jedes Monates
von November bis März jeden Montag.

Abonnement inkl. Postversendung
in Österreich-Ungarn:
Ganzjährig K 10. Halbjährig K 5.
Für das Deutsche Reich:
Ganzjährig Mk. 12. Halbjährig Mk. 6.
im übrigen Auslande:
Ganzjährig Fr. 20. Halbjährig Fr. 10
Bezugsstelle für den Buchhandel:
Spielhagen & Schurich in Wien.
Einzelne Nummern 30 Heller.
Offene Reklamationen portofrei.

Nº 12. Wien, den 23. März 1908. XXXI. Jahrgang.

Klingerit

ist anerkannt die einzig beste Dichtung für höchsten Dampfdruck und überhitzten Dampf etc. etc.
Klingerit wird dort empfohlen, wo noch keine Dichtung entsprochen hat!

Klingerit Dichtungs-Platten Ringe und Fassonstücke etc. sind nur dann echt wenn sie auf einer Seite über die ganze Fläche mit der registrierten Schutzmarke „Klingerit“ versehen sind.

657

Die unter den verschiedensten „it“ Namen aufgetauchten Dichtungen haben mit dem Fabrikat „Klingerit“ nichts gemein, sondern sind meistens ganz minderwertige Nachahmungen. 389
Man kaufe daher nur „Klingerit“ und weise Dichtungen, welche diese Schutzmarke nicht tragen, als unecht zurück.

Rich. Klinger, Gumpoldskirchen bei Wien

PATENT-AZETYLEN-TYRES-ABZIEHÖFEN
Spezialkonstruktionen für Stationsbeleuchtung
Gasakkumulatoren für Waggonbeleuchtung
und Autogene Schweißung

Allgemeine Carbid- & Acetylen-Gesellschaft Franz Krükl & Co.
ZENTRAL-BUREAU WIEN, VI. Köstlergasse Nr. 5. 678

Schrauben- u. Schmiedewaren-Fabriks-Aktiengesellschaft
Brevillier & Co. und A. Urban & Söhne
Wien, VI. Magdalenenstraße 18. 699
Fabriken: Neunkirchen an der Südbahn, Floridsdorf und Gradenberg. Nieten, Schrauben, Muttern, Drahtstiften und Schmiedewaren.

K. k. priv. **Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt**
Errichtet im Jahre 1825. Wien, I. Wollzeile 39.
Die Anstalt versichert: a) Gebäude samt deren Zubehör,
b) Mobilien aller Art 613
c) Bodenerzeugnisse gegen Hagelschlag.
Reservefond d. Anst.: K 8,376.191·17 Ges.-Versicherungssumme K 2.408,808.638
Anzahl der Mitglieder: 159.054.


Echte Brillant- und Diamantringe von fl 8 bis 500
Echte Brillant- und Diamant-Ohrringe von fl 10 bis 1000
in selten großer Auswahl, sowie reichhaltiges Lager in Gold-, Silber und Juwelen-Gegenständen preiswert.
Bei Barzahlungen 10 Prozent.
Andernfalls Zahlungs-Erleichterungen.

Illustrierte Preisliste gratis und franko.
A. E. DOLLINGER, en gros und en detail.
Wien, IV., Favoritenstraße Nr. 22.

Leopolder & Sohn
Wien, III/1 Erdbergstraße 52.
Leipzig-Schleussig, Seumestraße 86.
Fabrik für Telegraphen-Apparate, Telephone und Telephon-Zentral-Umschalter, elektrische Stations-Deckungssignale und Bahnwächter-Läutewerke für Eisenbahnen, Telegraphen-Batterien und Leitungsmateriale, Wassermesser eigenen Patentes für städtische Wasserwerke, Bierbrauereien und Maschinenfabriken. 766
Alle Telephon- und Telegraphen-Einrichtungen werden prompt ausgeführt und Voranschläge **kostenfrei** ausgearbeitet.

BRÜDER STOWASSER
PRAG, Charvatgasse 1988/II.
Offerieren: Ia Malaga-Baumöl, dopp. raff. Rüböl, Lokomotiv- und Wagenschmieröle, sowie russ. und amerik. Mineralöle, amerik. Zylinderöle, hell und dunkel, Knochenöl wasserhell, konsist. Maschinenfette, Salon-Petroleum.
Chemisch-technische Produkte für alle Industrien.
Prima Referenzen. 691
Lieferanten der k. k. österr. Staatsbahnen.

Pianos
Hoher Extra-Vorzugs-Rabatt für Beamte.
Pianinos und Klaviere von hervorragender Klangfülle und Tonschönheit, gediegenster kreuzsaitiger Eisenpanzer-Konstruktion mit leichter, elastischer Spielart und verstellbarer Harfenton-Vorrichtung.
10jährige schriftliche, gesetzlich bindende Garantie!
4wöchentl. frachtfreie Probelieferung nach jeder Bahnstation.
Bequemste Ratenzahlungen, ohne Preiserhöhung!

TRAUTWEIN
WIEN
VII. Mariahilferstraße 58 e.

Jeder Beamte verlange umgehend kostenlose Zusendung der illustr. Preisliste nebst Beamten-Vorzugs-Rabatt-Tabelle!
3 starke Hefte mit mehreren Tausend Referenzen und Anerkennungen von Beamten etc. gratis zur Verfügung. 680

Digitized by Google

Wir erlauben uns die Aufmerksamkeit darauf zu lenken, daß der 300 Personen fassende Vortragssaal des Club österreichischer Eisenbahnbeamten, Wien, I. Eschenbachgasse II, noch für einige Tage der Woche während der Saison 1907/1908 zur Verfügung steht und werden diesbezügliche Auskünfte täglich zwischen 4—6 Uhr (Telephon 355) vom gefertigten Sekretariat erteilt.

Das Sekretariat
des
Club österreichischer Eisenbahnbeamten
Wien, I. Eschenbachgasse 11.

Elbeumschlagsverkehr mit Österreich.

Einbeziehung der Güterabfertigungsstelle Wien-Handelskai.

Die im Elbeumschlagstarif für Österreich vom 1. Jänner 1904 sowie in dessen Nachträgen VI und VII für die Station Wien-Donauuferbahnhof, k. k. St.-B., enthaltenen Frachtsätze finden mit Gültigkeit ab 1. April 1908 unter den für dieselben gültigen Bedingungen auch für die Güterabfertigungsstelle Wien-Handelskai, k. k. St.-B., Anwendung.

K. k. priv. österreichische Nordwestbahn
namens der beteiligten Bahnen.

Niederländisch-deutsche Eisenbahnverbände.

Einführung des Nachtrages V zum Tarif, Teil I, Abteilung B.

Am 1. April 1908 tritt der Nachtrag V zum Tarif, Teil I, Abteilung B vom 15. Juli 1906 für die Niederländisch-deutschen Eisenbahnverbände in Kraft, welcher in der Station Reichenberg und bei der unterzeichneten Direktion zur Einsicht erliegt. Exemplare sind bei der königlichen Eisenbahndirektion Köln zum Preise von 6 Hellern erhältlich.

Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Norddeutsch-Niederländischer Verbandsgüterverkehr.

Tarif Teil II, „Gemeinsames Heft", Nachtrag 2

Am 1. April l. J. tritt zum obgenannten Verbandsgütertarif der Nachtrag 2 in Kraft, welcher in der Station Reichenberg und bei der unterzeichneten Direktion zur Einsicht bereit liegt. Exemplare sind bei der königlichen Eisenbahndirektion in Köln und bei der unterzeichneten Direktion zum Preise von 59 Hellern erhältlich.

Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Laut einer in der „Wiener Zeitung" enthaltenen Kundmachung gelangt die Bauherstellung eines Wohngebäudekomplexes in Wien, XV. Felberstraße zur Ausschreibung.

Angebote werden bis spätestens 15. April 1908, 12 Uhr mittags, im Einreichungsprotokolle des k. k. Eisenbahnministeriums, Wien, I. Elisabethstraße 9, entgegengenommen.

Pläne, Bedingnisse und sonstige Behelfe können beim k. k. Eisenbahnministerium eingesehen werden.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Winter 1907/8. Winter 1907/8.

Reiseverbindungen
zwischen
Wien, den Alpenländern, Italien und Ungarn.
Giltig vom 1. Dezember 1907

[illegible]

Giltig ab 1. Dezember 1907. K. k. Österreichische Staatsbahnen. Winterdienst 1907/08.

Kürzeste Zugverbindungen
von **Wien, Prag** und **Karlsbad** nach
dem **Salzkammergute, Badgastein, Innsbruck** und **München**, sowie umgekehrt.

Wien Stb. ab	7 35 fr.	10 00 fr.	3 40 fr.	8 00 ab.	8 30 m.	10 10 ab.
Prag . .		7 20 fr.		6 00 fr.	5 00 fr.	
Karlsbad . .		9 23 ab.		9 54 fr.	8 54 fr.	
Linz . .	11 30 fr.	1 33 fr.	7 48 ab.	10 41 ab.	11 30 ab.	3 15 fr.
Gmunden . . an	3 10 fr.	3 10 .	10 42 .		6 30 fr.	6 70 fr.
Bad Ischl . .	4 37 .	4 00 .	11 15 .		7 46 fr.	7 44 fr.
Aussee . .	5 50 .	6 10 .			9 20 .	9 30 .
Salzburg . .	2 00 .	4 10 .	11 [illegible] .		2 43 fr.	6 45 fr.
Bad Reichenhall an	3 00 .	6 30 fr. 9 09 ab.	1 05 .			
München . .	5 50 .	7 28 ab.	6 30 .		10 00 fr.	6 34 fr.
Badgastein . .	7 30 ab.	7 28 .	9 30 .	9 00 fr.		12 10 .
Innsbruck . .	10 [illegible] .	10 15 .	7 10 .	7 10 .		12 45 fr.

Innsbruck ab	3 30 fr.	6 40 ab.	6 40 ab.	10 45 ab.	7 10 fr.	7 10 fr.
Badgastein . .	6 34 ab.	9 30 .			10 10 fr.	10 10 fr.
München . .	5 30 ab.		10 15 .		9 40 .	12 55 fr.
Bad Reichenhall . .	6 55 ab. 7 52 ab.		6 20 .		11 55 .	6 00 fr.
Salzburg . .	9 13 ab.		1 30 fr.	6 25 fr.	1 05 fr.	2 50 .
Aussee . .	6 10 .		6 00 ab.		6 00 fr.	
Bad Ischl . .	9 20 .		6 10 .	4 05 .	10 12 .	3 27 .
Gmunden . .	10 33 .		10 24 .	6 51 .	12 51 fr.	3 30 .
Linz . . an	12 40 fr.		3 10 fr.	9 03 fr.	3 22 fr.	5 35 .
Karlsbad . .			7 10 ab.		6 00 fr.	9 08 fr.
Prag . .			11 30 fr.		9 28 ab.	
Wien Stb. . .	6 00 fr.	6 30 fr.	7 30 fr.	12 55 fr.	7 12 .	9 22 ab.

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ORGAN

des

Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

№ 12. Wien, den 23. März 1908. XXXI. Jahrgang.

Generalversammlung: Dienstag, den 31. März 1908, 6 Uhr abends.

Clubversammlung: Dienstag, den 24. März 1908, ½7 Uhr abends. Vortrag des Herrn Eduard Scheichl, k. k. Baurat im Eisenbahnministerium, über: *„Die elektrische Bahn Wien—Baden"*. Mit Lichtbildern.

Nach Schluß des Vortrages gemeinschaftliches Abendessen im Clublokale, wozu Anmeldungen vor Beginn des Vortrages erbeten werden.

Über die Reklame der Eisenbahnen.

(Schluß.)

Auf die künstlerische Ausgestaltung der Plakate und der Abbildungen in den Broschüren ist aber der größte Wert zu legen, denn sie allein vermitteln die zu erwartenden Schönheiten, sie reizen und locken an. Man denke an das gegenwärtig affichierte Bild der Perle Österreichs, des Salzkammergutes, und man wird gestehen müssen, daß es nicht anzieht, nicht packt, daß von ihm kein Schimmer der wohltuenden Schönheit ausgeht, die das Salzkammergut tatsächlich besitzt. Wo ist weiter das Bild der großartigen Szenerie, die man mit dem Blicke auf die Adria bei der Fahrt von Opčina nach Triest erschaut? Hätte die Schweiz ein solches Panorama, sie würde sich's den besten Künstler kosten lassen und die Schönheit dieser Fahrt in allen Zungen preisen. Noch etwas. Wir finden auch in den mittleren Stationen der k. k. Staatsbahnen des westlichen Gebietes die oben aufgezählten Reklamebilder der Schweizer Bundesbahnen affichiert. Dagegen ist schließlich nichts einzuwenden, weil sie den Aufenthalt in den Bahnhöfen verschönern und die Schweizerreisen der Österreicher auch unsern Bahnen eine Einnahme bringen. Doch andererseits sollte man verlangen, daß die Schweizer mit der gleichen Sorgfalt unsere Plakate zur Schau stellen, was nach mehrmaligen Beobachtungen des Schreibers dieser Zeilen nicht der Fall zu sein scheint. Wir sind mit der Reklame der Bundesbahnen noch nicht fertig. Ein sehr wirksames Mittel bilden die farbigen, photographischen Aufnahmen verschiedener Gegenden der Schweiz, mit denen die Abteile der ersten und zweiten Klasse der meisten Züge der Bundesbahnen ausgestattet sind. Diese Art der Reklame, die gleichzeitig den Aufenthalt im Eisenbahnwagen freundlicher gestaltet, wurde in dieser Zeitschrift an einer andern Stelle schon angeregt. Für unsere Verhältnisse ist jedoch dazu noch zu bemerken: Die Photochrombilder müßten im Ausmaße von etwa 13×18 *cm* hergestellt, unter Glas und Rahmen auch in den Abteilen der dritten Klasse angebracht und von Zeit zu Zeit ausgewechselt werden. Hiebei sollten z. B. in den Zügen der Linie Wien—Salzburg nicht Bilder aus Ober- und Niederösterreich erscheinen, weil die Reisenden dieser Strecken diese Landschaften entweder schon kennen oder — und dies gilt für alle Reisenden — auf die Westbahnstrecke nicht mehr angelockt zu werden brauchen, sondern es sollten die farbigen Bilder der Gegenden des Salzkammergutes in den Wagen der Züge Wien—Eger, Wien—Prag usw., jene des Böhmerwaldes in den Wagen der Züge Wien—Salzburg und jene der neuen Alpenbahnen in allen Zügen angebracht werden. In einem Abteil dürften jedoch nicht mehr als zwei Bilder angebracht werden. Der hier bloß angedeuteten Verteilung der Bilder liegt die Absicht zugrunde, die Reisenden auf die Schönheiten anderer, als der gerade befahrenen Strecken aufmerksam zu machen, um sie entweder sogleich zu einer Erweiterung der angetretenen Tour zu verleiten oder in ihnen den Wunsch rege zu machen, die im Bilde geschaute Gegend nächstens wirklich kennen zu lernen.

Der Wiener Westbahnhof enthält in den Räumen der Abfahrtseite eine größere Anzahl Bilder aus Oberösterreich, Salzburg und Tirol, die seinerzeit auf der Weltausstellung in St. Louis zu sehen waren und nichts zu wünschen übrig lassen; außerdem sind mehrere große Wandgemälde (Zell am See, Trisanaviadukt usw.) vorhanden, die alle Reklamezwecken dienen sollen, wahrscheinlich aber eine viel größere Wirkung erzielen könnten, wenn sie den Franz Josef- oder Nordbahnhof schmücken würden, denn es leuchtet ein, daß die Reisenden, die einmal auf dem Westbahnhofe erschienen sind, schon ein Fahrziel gewählt haben, daher in diesem Augenblicke zu einer Reise in das westliche Gebiet nicht mehr aufgefordert werden müssen. Hingegen sollten am Westbahnhofe Bilder aus Kärnten, Krain, Istrien oder aus dem Böhmerwalde für die Belebung der Reiselust sorgen.

Digitized by Google

Die Schweizer Bundesbahnen besitzen schon seit Jahren in Paris und London eigene Reisebureaux die für die Reklame in den für den Fremdenverkehr ergiebigsten Ländern, Frankreich und England, die weitaus wichtigste Rolle spielen. Sie kommen mit dem Publikum unmittelbar in Berührung, können alle Auskünfte mündlich erteilen, haben zu den englischen und französischen Tagesblättern enge Beziehungen und vermögen auf diese Weise die Schweiz bei den reiselustigen Engländern und Franzosen wirksam zu empfehlen. Ein drittes Reisebureau der Schweizer Bundesbahnen wird demnächst in New York errichtet werden. Wenn auch der Einfluß der schweizerischen Reisebureaux auf die Hebung des Fremdenverkehres nachgewiesen ist, kann man dennoch die gleiche Wirkung nicht für jedes derartige Institut, auch nicht für das neue Reisebureau der k. k. Staatsbahnen in Berlin vorhersagen, denn die Schweiz hat neben ihren zahlreichen Naturschönheiten eine für den Fremdenverkehr äußerst glückliche Lage; sie grenzt unmittelbar an die zwei wohlhabendsten Länder des Kontinents, an Deutschland und Frankreich, und ist auch für die Engländer leicht erreichbar. Diese vorteilhafte Situation gibt für den starken Verkehr in der Schweiz den Ausschlag und ist auch der Grund, warum Österreich, das seitwärts der großen Wanderstraße der reichen Leute liegt, in dieser Beziehung nie das gleiche Resultat erzielen wird. Der schwächere Konkurrent muß aber bei jedem Wettbewerbe die ausgiebigere Reklame machen, zudem sind wir auch in dieser Beziehung etwas später ans Werk gegangen als unsere glücklicheren Nachbarn und auch unsere Fremdenverkehrsvereine waren nicht die ersten an der Arbeit. Das kürzlich in Berlin errichtete Reisebureau der k. k. Staatsbahnen würde wahrscheinlich in München bessere Dienste leisten, jedenfalls sollte dort auch eines errichtet werden. Berlin ist die erste Industrie-, Handels- und Börsestadt Deutschlands, doch keinesfalls die erste Fremdenstadt; nach München aber kommt jeder Franzose, jeder Brite, der eine größere Tour durch Europa macht, während Berlin in vielen Fällen links liegen bleibt. Der große Strom der Vergnügungsreisenden geht von England, Belgien, Holland, Paris, dem Rhein, Süddeutschland nach der Schweiz und Oberitalien mit einer Gabelung von Paris mit der Mittelmeerbahn, die in der letzten Zeit eine umfangreiche Reklame treibt, nach den Pyrenäen bis Biarritz. Das österreichische Reisebureau sollte daher auf dieser großen Reiseroute liegen und nicht weit abseits davon. Hiezu kommt noch, daß aus Oberitalien, dessen Wohlhabenheit stetig zunimmt, sich immer mehr Touristen rekrutieren, die in der Regel über die Schweiz bis nach München gelangen und dort für die Rückreise über österreichisches Gebiet gewonnen werden könnten. Daß ferner Schweden und Norwegen die Hauptiruppe ihrer Reisenden aus Norddeutschland, namentlich aus Berlin holen, ist allgemein bekannt und das Reisebureau der k. k. Staatsbahnen in Berlin wird an diesem Zuge der Berliner usw. nach Norden in den heißen Sommermonaten nichts ändern können, besonders insolange nicht, als der deutsche Kaiser seiner Vorliebe für die nordischen Gewässer treu bleibt. Ein Reisebureau kann ferner nur dann ersprießliche Dienste leisten, wenn die ihm zugeteilten Beamten die drei Weltsprachen: deutsch, englisch und französisch, in Wort und Schrift beherrschen, wie dies für die in den Reisebureaux der Schweiz verwendeten Beamten eine strenge Bedingung ist. Wohltuend wirkt auch die Vielsprachigkeit der im Münchener Auskunftsbureau tätigen Beamten.

Wer eine wirksame internationale Reklame für unsere Eisenbahnen machen will, muß weit in der Welt herumgekommen sein, er soll außer deutsch auch französisch und englisch denken und fühlen können, um wirksame Schlagworte herauszufinden und er hat bei Verfassung einer Broschüre oder eines Führers eine fesselnde Schilderung mit persönlicher Note zu geben. Die beste Feder ist hier gerade ausreichend. Tausend Umstände müssen ausgenützt werden; so soll z. B. bei der Anpreisung der Brennerbahn in deutschen Landen daran erinnert werden, daß Goethe auf diesem Wege nach Italien gezogen ist usw.

Nicht nur der Schweizer, sondern auch andere Staatsbahnen haben in der letzten Zeit eine umfassende Reklame getrieben. Die Bayern wurden schon erwähnt; eines ihrer Reklamebilder, die Darstellung der Zufahrten ins bayerische Hochland ist so vorzüglich, daß es in den Schulen vielfach als Lehrbehelf benützt wird. Das schöne Bild der preußischen Staatsbahnen mit dem Ausblicke vom Eisenbahnwagen auf den Rhein und den Loreleyfelsen ist überall zu sehen; es erfreut, hat Stimmung. Der Enge des hier gegebenen Raumes halber kann auf die Reklametätigkeit der fremden Staatsbahnen nicht näher eingegangen werden, auch deshalb nicht, weil die Notwendigkeit der Reklame wohl zur Genüge bewiesen ist. Ein Nachlassen der schweizerischen Reklame würde zweifellos bald einen verminderten Besuch der Schweiz zur Folge haben.

Eine besondere Stellung nehmen hier die Bergbahnen ein. Die Reklame bringt ihnen den meisten Nutzen und ist für sie eine Lebensfrage. Da sie aber in der Regel mit einem Gasthofbetriebe verbunden sind, fallen sie somit eigentlich nicht in den Rahmen unserer Betrachtungen.

Um über die Verteilung der Broschüren, Plakate usw. einen Maßstab zu geben, führen wir der „Deutschen Straßen- und Kleinbahn-Zeitung“ Nr. 1—3 ex 1908 folgend, die bezüglichen Ziffern der Schweizer Bundesbahnen an: Das früher erwähnte Wintersport-Album wurde in je 20.000 Exemplaren in französischer und englischer Sprache und in 30.000 deutschen Exemplaren aufgelegt, womit man zwei Jahre auszukommen gedenkt. Vom Album „Schweiz“ beziffert sich die Auflage mit je 48.000 Stück in den eben genannten drei Sprachen und 10.000 italienischen Exemplaren. Wieder ein Hinweis, daß auch wir in Italien eine regere Reklametätigkeit entwickeln sollten. Die neuen Plakate der Schweizer Bundesbahnen wurden in je 8000, das Wintersportbild sogar in 13.000 Stück aufgelegt. Die Albums werden auch auf den zwischen Europa und Amerika ver-

Digitized by Google

kehrenden Schiffen ausgelegt, was sehr wirksam ist, weil viele Schiffspassagiere noch keinen endgiltigen Entschluß über das Ziel ihrer Europareise gefaßt haben. Die Rhätische Bahn läßt jährlich 650.000 Stück illustrierte Taschenfahrpläne durch die Reisebureaux, durch ihre Leute in den Bahnhöfen und in den Wagen der eigenen Linie und als Beilage zu Tagesblättern und Zeitschriften verteilen. Eine neue Art der Reklame hat diese Bahn in folgender Weise eingeführt: Sie ließ kinematographische Aufnahmen der schönsten Teile ihrer Strecken herstellen und schloß mit einem großen Unternehmer von Vorführungen lebender Photographien einen Vertrag, der ihn zur regelmäßigen Aufführung dieser Bilder im In- und Auslande verpflichtet. Überdies werden besondere Films zur Vorführung bei Festlichkeiten, Ausstellungen und anderen ähnlichen Veranstaltungen hergeliehen. Außerdem gibt diese Bahn Diapositive für Lichtbildervorträge unentgeltlich ab. Die früher angedeutete und für Österreich empfohlene Anbringung von farbigen Bildern in den Eisenbahnwagen wird von der Rhätischen Bahn in folgender Weise ausgeführt: Auf Zelluloidplatten reproduzierte Aufnahmen ihrer Strecke erscheinen in den Wagen anderer Bahnen, wofür die Reklamebilder der letzteren im Bereiche der Rhätischen Bahn ausgehängt werden. Die Gotthardbahn, seit der Eröffnung der Simplonlinie zu einer verstärkten Reklame gezwungen, wechselt die Gegenstände ihrer Plakate in jedem dritten Jahr. Die im Verlage Füssli in Zürich erscheinende Sammlung „Europäische Wanderbilder" wird von mehreren Bahnen und Verkehrsvereinen gemeinschaftlich herausgegeben und enthält vortreffliche Beschreibungen verschiedener Touren mit guten Karten. Die Rhätische gibt ihre in dieser Sammlung erschienene reich ausgestattete Broschüre, welche im Buchhandel $1^1/_2$ Frc. kostet, durch die Reisebureaux und auf Verlangen auch direkt an Private unentgeltlich ab, während das in den Wagen der I. und II. Klasse der k. k. Staatsbahnen aufliegende Album den auffällig angebrachten und zuerst in die Augen springenden Vermerk trägt: „Mitnahme verboten. Mißbrauch wird gerichtlich verfolgt." Diese übel angebrachte Drohung wird gewiß schon oft als eine Beleidigung empfunden worden sein und zu einer Nichtbeachtung des Albums geführt haben. Anders die Jungfraubahn mit einer neuartigen und sehr wirksamen Reklame: Zwei Postkarten sind in ein Büchelchen gebunden, von dessen Umschlag sie an perforierten Linien abzutrennen sind und das Ganze enthält in Dreifarbendruck vier photographische Aufnahmen der Strecke in natürlichen Farben. Diese Ansichtskarten werden natürlich unentgeltlich verteilt.

Die Tagespresse wird im allgemeinen nicht in genügendem Maße für die Reklame der Eisenbahnen ausgenützt, obwohl hier ein Mittel gegeben ist, mit dessen Hilfe man unmittelbar und am nachhaltigsten an das große Publikum herantreten kann. Die bei uns übliche periodische Einschaltung der Fahrpläne der Schnellzüge in die Zeitungen hat einen äußerst geringen Wert. Deshalb wird man eine so bescheidene und wenig verheißende Reklame in französischen, englischen und amerikanischen Blättern kaum finden. Ein Fahrplan in trockenen Ziffern sagt eben der Menge gar nichts, nur der Fachmann oder der routinierte Reisende wird aus einer solchen Tabelle die Vorteile der angekündigten Züge herauslesen.

Die textliche Fassung und die typographische Ausstattung der Anzeigen erfordern eine besondere Sorgfalt, weil in den Tageszeitungen mit einer wirksamen, bildlichen Darstellung nicht gerechnet werden kann. Den Zeitungen soll daher die Wahl des Schriftsatzes nicht überlassen werden. Reich an Wirkung sind die in glattem Satze in der Art des redaktionellen Teiles gedruckten Anzeigen mit einem Schlagwort an der Spitze. Solche Inserate werden immer gelesen.

Die wirksamste Reklame mittelst der Presse geschieht aber durch die Dienstbarmachung des redaktionellen Abschnittes, was allerdings wegen der Unabhängigkeit, die sich die Zeitungen im allgemeinen wahren wollen nur in der Weise geschehen kann, daß die Verbesserungen im Betriebe, Erhöhung der Fahrgeschwindigkeiten, der Bequemlichkeit der Reisenden usw. in die Rubrik „Tagesneuigkeiten" eingeschaltet werden, denn das Interesse für technische Errungenschaften hat heutzutage weite Kreise ergriffen, jeder Fortschritt der Eisenbahnen findet allgemeine Beachtung. Es leuchtet demnach ein, daß durch die Anzeige einer jeden Verbesserung indirekt eine wirksame Reklame gemacht wird.

Die Ausschmückung der Stationsgebäude mit Blumen — es sollte im Sommer kein Fenster ohne Blumen geben — die nette Adjustierung der Beamten, ihre Gewandtheit und Höflichkeit im Verkehre mit dem Publikum und das Vermögen, alle Auskünfte sicher erteilen zu können, sind billige Reklamemittel, die auch deswegen erwähnt werden müssen, weil bei uns auf diesem Gebiete viel nachzuholen ist. Auf den australischen Bahnen werden in jedem Jahre namhafte Beträge als Preise für die am schönsten mit Blumen geschmückten Stationen verteilt. Der wirkliche Erfolg der Reklame läßt sich freilich nicht leicht feststellen.

Die Pilatusbahn hat durch einige Jahre Fragezettel in ihren Wagen verteilen lassen mit dem Ersuchen an die Reisenden, ihre Nationalität anzugeben. Die auf Grund dieses Materials verfaßte Statistik hat darüber Aufschluß gegeben, in welchen Ländern die Reklame den größten Erfolg hatte. Ein anderer Weg zum gleichen Ziele wird eingeschlagen, wenn man nach Feststellung der in einem bestimmten Reisebureau verkauften Fahrkarten die Reklame in diesem Bezirke einstellt und nach Ablauf einer längeren Zeit wieder stärker betreibt.

Die Reklame kostet viel Geld; es ist aber dabei zu bedenken, daß die Eisenbahnen bedeutend günstiger daran sind als Handel und Gewerbe, weil das volle Fahrgeld eines jeden neuen Reisenden der Gewinn ist — bis zur vollständigen Ausnützung der rollenden Wagen, bis wohin bekanntlich noch viel fehlt — während in der

Digitized by Google

Industrie im allgemeinen jede Mehrerzeugung auch eine Steigerung der Produktionskosten zur Folge hat und nur der Überschuß als Reingewinn bleibt. Der zweite Vorteil der Eisenbahnen ist der Umstand, daß die Vereine zur Hebung des Fremdenverkehres und die Gasthofbesitzer an der Steigerung des Personenverkehres mindestens ebenso stark als die Eisenbahnen interessiert sind und daher durch ihre Tätigkeit, ihre Reklame für die Eisenbahnen mit Propaganda machen. Hieraus resultiert eine bedeutende Verringerung des Reklamebudgets der Eisenbahnen. Der Rest, immerhin noch eine ansehnliche Summe, ließe sich auf folgende Weise hereinbringen: Die Rückseite der Fahrkarten wird zu Reklamezwecken ausgenützt, indem darauf ein Gasthof der Zielstation bloß durch die Anführung seines Namens empfohlen wird. Diese einzige Zeile findet auf der Rückseite leicht Platz. Es kann heute nicht mehr eingewendet werden, daß es der Würde der Eisenbahnen, insbesonders der Staatsbahnen nicht entspreche, Reklame zu treiben, da sie auf mehreren Gebieten längst Kaufleute geworden sind, die so wie die anderen Geschäftsleute geschickte Reklame machen müssen. Der Vorschlag, die Rückseite der Fahrkarten in dieser Weise auszunützen, ist nicht neu, doch die behördliche Bewilligung war damals bei seinem ersten Auftauchen nicht zu erlangen. Vielleicht gelingt es heute. Eine oberflächliche Berechnung ergibt, daß durch die Ausführung dieses Vorschlages die Auslagen der Eisenbahnen für Reklame gedeckt werden können.

Die vorstehenden Zeilen wollen nichts als ein bescheidener Beitrag zu den unter der ideenreichen und tatkräftigen Führung des Herrn k. k. Sektionschefs Dr. Röll seit einiger Zeit bei uns unternommenen Werke der Förderung des Fremdenverkehres sein, welcher bereits einige sehr beachtenswerte Erfolge zu erzielen imstande war, trotz der Beschränktheit der zur Verfügung gestellten finanziellen Mittel. Ambros Erbstein.

Österreichische Eisenbahnstatistik für das Jahr 1906.

(I. Teil: Haupt- und Lokalbahnen.)

Aus der vom k. k. Eisenbahnministerium zusammengestellten „Österreichischen Eisenbahnstatistik für das Jahr 1906“ ist vor allem hervorzuheben, daß die Daten bezüglich der mit Rückwirkung ab 1. Jänner 1906 in das Eigentum des Staates übergegangenen Kaiser Ferdinands-Nordbahn durchwegs bereits in jene für die im Staatsbetriebe stehenden Bahnen einbezogen wurden. Durch diesen Umstand erklärt es sich, daß gegenüber den bezüglichen Vorjahrsdaten die den Staatsbetrieb betreffenden Angaben in den meisten Belangen eine sehr bedeutende Steigerung, jene rücksichtlich des Privatbetriebes dagegen eine entsprechende Abnahme aufweisen.

Die Gesamtlänge (Baulänge) der Haupt- und Lokalbahnen in den im Reichsrate vertretenen Königreichen und Ländern belief sich mit Ende des Jahres 1906 auf rund 21.585 *km*, was gegenüber dem Jahre 1905 einer Vermehrung um 592 *km* = 2·82% entspricht.

Bei Hinzurechnung der im Auslande gelegenen Teilstrecken (29 *km*) und nach Abschlag der ausländischen Bahnstrecken auf österreichischem Staatsgebiete (99 *km*) ergibt sich eine Gesamtlänge der österreichischen Haupt- und Lokalbahnen von 21.515 *km*.

An dieser Länge partizipieren die k. k. Staatsbahnen mit 9842 *km* und die Privatbahnen mit 11.673 *km*.

Von der erwähnten Gesamtlänge der Haupt- und Lokalbahnen standen 14.627 *km* im Betriebe der k. k. Staatseisenbahnverwaltung und 6889 *km* im Privatbetriebe.

Auf zwei- und mehrgeleisige Strecken entfielen im ganzen 3250 *km*, d. i. um 96 *km* mehr als im Jahre 1905.

Von der Gesamtlänge der Haupt- und Lokalbahnen waren 94·65% normalspurig.

Nach der Betriebskraft unterschieden, wurden auf den Haupt- und Lokalbahnen (einschließlich der im Fürstentume Liechtenstein gelegenen und 9 *km* langen Strecke) 21.497 *km* mit Dampfkraft und 86 *km* mit elektrischer Kraft betrieben; auf einer 11 *km* langen Strecke wurde der Personenverkehr mit elektrischer Kraft und der Frachtenverkehr mittels Dampfkraft besorgt.

Von der Gesamtlänge der Haupt- und Lokalbahnen entfielen 21·13% auf horizontale und 78·87% auf geneigte Strecken; ferner betrug die Länge der geraden Bahnstrecken 61·44% und jene der in Krümmungen liegenden Strecken 38·56%.

An Stationen und sonstigen baulichen Anlagen waren mit Ende des Jahres 1906 u. a. vorhanden: 3650 Bahnhöfe, 2122 Haltestellen, 4059 Telegraphenstationen, 22000 Wohngebäude für Beamte, Diener und Arbeiter, 3939 Aufnahmsgebäude, 3833 Güterschuppen, 999 Holzhäuser, 201 Werkstätten, 1432 Wasserstationen und 13.300 Wächter- und dgl. Häuser.

Bezüglich des Anlagekapitales der Haupt- und Lokalbahnen ist hervorzuheben, daß für die Staatsbahnen und für die vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Privatbahnen mit Ende des Jahres 1906 3495 Millionen Kronen aufgebracht wurden.

Dieser Betrag setzt sich aus nachstehenden Posten zusammen:

Baudotationen und Kaufpreis für erworbene Bahnen 814 Millionen, Eisenbahnstaatsschuldverschreibungen 479 Millionen, zur Selbstzahlung übernommene Prioritätsobligationen 1254 Millionen, kapitalisierte Rente 843 Millionen und sonst beschafftes Kapital 105 Millionen Kronen.

Von der Gesamtsumme des aufgebrachten Anlagekapitals waren mit Schluß des Jahres 1906 378 Millionen Kronen amortisiert.

Das bis Ende des Jahres 1906 aufgebrachte Anlagekapital der Privatbahnen im Privatbetriebe und der vom Staate für Rechnung der Eigentümer betriebenen Bahnen bezifferte sich auf 4053 Millionen Kronen, von welchem Betrage 342 Millionen Kronen amortisiert waren.

Dieses Anlagekapital bestand aus 801 Millionen Kronen Stammaktien, 96 Millionen Kronen Prioritätsaktien, 2916 Millionen Kronen Prioritätsobligationen und 240 Millionen Kronen sonst beschafften Beträgen. Als noch zu emittierendes Anlagekapital verblieben mit Ende 1906 Aktien im Betrage von 8·77 Millionen und Prioritätsobligationen im Betrage von 105·22 Millionen, somit zusammen 113·99 Millionen Kronen.

An eigenen Fahrbetriebsmitteln waren mit Schluß des Jahres 1906 bei den Haupt- und Lokalbahnen vorhanden: 6210 Lokomotiven (hierunter 3784 bei den Eisenbahnen im Staatsbetriebe), 108 Motorwagen (12), 13.091 Personenwagen (8013) und 132.371 Lastwagen (76.632). Gegenüber dem Jahre 1905 erhöhte sich der Stand der Lokomotiven um 2·71%, jener der Personenwagen um 1·84% und jener der Lastwagen um 1·77%.

Die Beschaffungskosten der Fahrbetriebsmittel betrugen am Schlusse des Jahres 1906 1033·31 Millionen (hierunter

Digitized by Google

Staatsbetrieb 630·91 Millionen) Kronen, d. i. gegenüber dem Vorjahre mehr um 3·32%.

Für die Erhaltung und Umgestaltung der Fahrbetriebsmittel wurden im Berichtsjahre im ganzen 56·62 Millionen (hierunter Staatsbetrieb 36·19 Millionen) Kronen, d. i. gegen 1905 um 6·03% mehr ausgegeben.

Der Verkehr der Eisenbahnen und zwar sowohl die Beförderung von Personen als auch jene von Gütern erfuhr im Jahre 1906 eine sehr bedeutende Steigerung.

Die Gesamtzahl der im Gegenstandsjahre beförderten Personen belief sich auf 207·10 Millionen (hievon 119·47 Millionen auf den Bahnen im Staatsbetriebe) d. i. pro Kilometer Betriebslänge 9863 (Staatsbetrieb 8364, Privatbetrieb 13.052) Personen.

Die Anzahl der geförderten Personenkilometer betrug 6353 Millionen, d. i. pro Kilometer Betriebslänge 302.552 Personenkilometer (Staatsbetrieb 276.205, Privatbetrieb 358.609).

Gegenüber dem Jahre 1905 weist der Personenverkehr eine Steigerung um 9·04% auf; die Anzahl der geförderten Personenkilometer stieg um 8·35%.

Von den beförderten Personen benützten 0·76% (Staatsbetrieb 0·35%, Privatbetrieb 1·31%) die I. Klasse, 8·23% (5·44%, bezw. 12%) die II. Klasse, 89·33% (92·52%, bezw. 85·22%) die III. Klasse und 0·13% die nur bei den süddalmatinischen Staatsbahnen und der Eisenbahn Lemberg—Belzec bestehende IV. Klasse. Auf Militärpersonen entfielen 1·45%.

Von sämtlichen Reisenden (ohne Militärpersonen) benützten im ganzen 4·36% Schnellzüge und 95·64% Personen- und gemischte Züge.

Anlangend den Güterverkehr wurden im Berichtsjahre auf den in Rede stehenden Bahnen 144·46 Millionen Tonnen (hievon Staatsbetrieb 71·74 Millionen) d. i. pro Kilometer Betriebslänge 6763 (Staatsbetrieb 4927, Privatbetrieb 10.710) Tonnen befördert und 13.322 Millionen Tonnenkilometer zurückgelegt. Auf das Kilometer Betriebslänge entfielen sohin 624.532 (Staatsbetrieb 563.787, Privatbetrieb 755.162) Tonnenkilometer.

Die beförderte Gütermenge hat gegenüber dem Jahre 1905 um 7·85% und pro Kilometer Betriebslänge um 4·89% zugenommen. Ebenso ist die Zahl der zurückgelegten Tonnenkilometer um 8·38% und pro Kilometer Betriebslänge um 5·60% gestiegen.

Die gesamten, während des Gegenstandsjahres erzielten Betriebseinnahmen der Haupt- und Lokalbahnen beliefen sich auf rund 787 Millionen Kronen (= K 36.839 pro Kilometer Betriebslänge), wovon 452 Millionen (= K 31.020 pro Kilometer) auf den Staatsbetrieb und 335 Millionen Kronen (= K 49.277 pro Kilometer) auf den Privatbetrieb entfallen.

Die Betriebsausgaben bezifferten sich im ganzen auf 523 Millionen (Staatsbetrieb 317, Privatbetrieb 206 Millionen) Kronen.

Im Vergleiche zum vorhergehenden Jahre stiegen die Betriebseinnahmen um 7% und die Betriebsausgaben um 6·84%.

Als Betriebsnettoertrag der Haupt- und Lokalbahnen ergab sich der Betrag von 264 (Staatsbetrieb 135, Privatbetrieb 129) Millionen Kronen, d. i. pro Kilometer Betriebslänge K 12.356 (Staatsbetrieb K 9251, Privatbetrieb K 18.994), gegen 242 Millionen Kronen (Staatsbetrieb 83, Privatbetrieb 159 Millionen), bezw. K 11.574 (Staatsbetrieb K 6625, Privatbetrieb K 19.050) im Jahre 1905.

Die Anzahl der bei den Haupt- und Lokalbahnen Angestellten (Beamte, Unterbeamte, weibliche Bedienstete und Diener) bezifferte sich im Gegenstandsjahre auf 108.107; Arbeiter im Taglohne waren im Jahresdurchschnitte 117.226 beschäftigt. Im Vergleiche zum Jahre 1905 erhöhte sich die Anzahl der Angestellten und der Arbeiter im Taglohne um 4·03%.

Die Anzahl der Angestellten allein weist eine Zunahme um 3·09% auf.

Die Ausgaben für Besoldungen, Löhne und sonstige Bezüge beliefen sich im ganzen auf 285·78 Millionen Kronen, wovon 198·18 Millionen Kronen (gegen 1905 + 4·79%) auf die Angestellten entfielen.

An Wohlfahrtseinrichtungen für das Personal bestanden 27 Pensions-, 25 Kranken- und 26 sonstige Humanitätskassen, welche mit Schluß des Jahres 1906 ein Vermögen von 161·26 Millionen Kronen besaßen.

Von den Pensionskassen wurden 27·02 Millionen Kronen für Pensionen und Provisionen und von den Krankenkassen 4·50 Millionen Kronen für Krankengelder, Arzneikosten und Unterstützungen ausbezahlt; die Ausgaben der sonstigen Humanitätskassen bezifferten sich auf 1·22 Millionen Kronen.

Die Gesamtzahl der bei den Haupt- und Lokalbahnen im Gegenstandsjahre vorgekommenen Unfälle belief sich auf 2312. Bei diesen Unfällen verunglückten 445 Reisende (unverschuldet 302, infolge eigener Schuld 143), von welchen 12 getötet wurden.

Auf je eine Million Reisende entfielen 2·15 (Staatsbetrieb 2·43, Privatbetrieb 1·77) und auf je eine Million Personenkilometer (Staatsbetrieb 0·07, Privatbetrieb 0·06) verunglückte Personen.

TECHNISCHE RUNDSCHAU.

Statistik der elektrischen Signal- und Beleuchtungs-Einrichtungen der großbritannischen Eisenbahnen. Über den Stand der auf den großbritannischen Eisenbahnen in Betrieb befindlichen elektrischen Signal- und Beleuchtungseinrichtungen, einschließlich der Telegraphen- und Telephonanlagen, gibt nach einer Mitteilung L. Kohlfürsts in der „Rundschau für Elektrotechnik und Maschinenbau" die nachstehende Zusammenstellung nähere Auskünfte.

Gegenstand	Stand anfangs 1902	Stand anfangs 1907	Zunahme in %
Länge der mit elektrisch verriegelten Blocksignalen versehenen Eisenbahnstrecken in *km*	1.471·1	1.954·5	32·8
Stückzahl der rein elektrisch stellbaren Blocksignale	138	675	389·1
Anzahl der eingeschalteten Fernsprechstellen für den Eisenbahnbetrieb	19.510	28.856	47·9
Der zur Zeichen- und Nachrichtengebung dienenden elektrischen Vorrichtungen überhaupt	158.286	200.110	26·5
Gesamtlänge der ober- und unterirdischen Leitungen in *km*	180.732	211.217	16·9
Länge der lediglich für den Depeschendienst in Verwendung stehenden Leitungen in *km*	138.487	146.063	5·5
Für die Außen- und Hallenbeleuchtung im Betrieb stehende Bogenlampen, Stückzahl	7.182	14.480	101·6
Für die Innen- und Wagenbeleuchtung im Betrieb stehende Glühlampen, Stückzahl	85.683	197.313	131·4
Anzahl der elektrisch beleuchteten Eisenbahnfahrzeuge und Beleuchtungswagen	3.472	7.088	104·1
Pferdestärken der für Beleuchtungszwecke vorhandenen eigenen Elektrizitätswerke der Eisenbahnverwaltungen	10.527	56.012	432·1

Aus diesen nebeneinander gestellten Vergleichungen läßt sich sofort ersehen, auf welchen Sondergebieten und in welchem Ausmaße innerhalb der letzten fünf Jahre die Weiterentwicklung der in Betracht gezogenen Anwendungen stattgefunden hat.

Digitized by Google

Nach den Ziffern der letzten Spalte weisen Anwendung und Vermehrung der in Betracht kommenden Einrichtungen durchwegs einen ganz beträchtlichen Fortschritt auf, und den bedeutendsten darunter die rein elektrisch betriebenen Blocksignale. Ein großer Aufschwung ist in der Anwendung des Telephons zu verzeichnen. Was die Beleuchtungseinrichtungen anbelangt, so hat sich der Stand der Bogenlampen, sowie jener der Glühlampen und der elektrisch betriebenen Fahrzeuge um mehr als das Doppelte vergrößert. Von den zu Beginn des Jahres 1907 vorhanden gewesenen elektrisch beleuchteten Fahrzeugen waren 6219 Stück, das sind 87·7% des Gesamtstandes, nach Stone scher Anordnung eingerichtet, woraus sich ergibt, daß sich auch in England die elektrische Zugbeleuchtung überwiegend im Sinne des sogenannten gemischten Betriebes für Einzelwagen weiterentwickelt.

Die Tunnels unter New York und dem Hudson. Von den großartigen Tunnelbauten, die in New York in der Ausführung begriffen sind, ist jüngst der Durchstich des Belmonttunnels, der von der „Interborough Rapid Transit Company" gebaut wird, beendet worden. Diese Tunnelbauten beanspruchen, wie die „Deutsche Eisenbahnbeamten-Zeitung" schreibt, sowohl in technischer Beziehung wie durch die Schnelligkeit ihrer Ausführung besonderes Interesse. Es handelt sich hiebei um die Erleichterung des Verkehrs zwischen New York und Long Island. Der zwischen beiden gehende East River ist gegen 1000 *m* breit und mißt an der tiefsten Stelle etwa 22 *m*. Im ganzen werden unter diesem Fluß acht Tunnel gebaut, bei denen insgesamt 8000 Mann beschäftigt sind. Die ganzen Kosten berechnet man auf über 50 Mill. Mark. Zwei dieser Tunnel werden von der erwähnten Interborough Rapid Transit Company gebaut, die so gut wie über das ganze Verkehrswesen in New York, darin inbegriffen ein ausgedehntes Straßenbahnnetz, Hochbahnen und unterirdische Bahnen, verfügt. Die beiden Tunnel, von denen der eine für den ostwärts gehenden Verkehr bestimmt ist, laufen parallel und beginnen bei einer großen unterirdischen Station ungefähr 22 *m* unter der Erdoberfläche in der 42. Straße, unweit der „Grand Central Station", von wo die Passagiere mittels Fahrstühlen und Treppen zur unterirdischen Station gelangen. Außerdem werden Fahrstühle hergestellt, die die Passagiere direkt von der Straße aus in die unterirdische Station bringen. Die beiden Tunnel gehen unter der 42. Straße zum westlichen Ufer des East River und setzen sich unter diesem bis zur Insel Long Island fort, wo sie unter Straßen und Privatgrundstücken weitergehen, bis sie ungefähr 1 *km* vom Ufer an die Oberfläche kommen. Die Länge der ganzen Bahn wird 3 *km* betragen. Bevor man mit den Tunnelarbeiten begann, grub man vier Schächte, zwei in New York von 21 und 35 *m* Tiefe, einen mitten im Fluß in 30 *m* Tiefe, wo durch Auffüllung eine künstliche Insel hergestellt wurde, und einen auf Long Island in 20 *m* Tiefe. Auf diese Art konnten die Arbeiten gleichzeitig an acht verschiedenen Stellen beginnen, was eine außerordentliche Ersparung an Zeit und Kosten ermöglichte. Obgleich die eigentlichen Arbeiten erst im Juni 1905 begannen, sind sie zum Teil schon so gefördert, daß der Verkehr wahrscheinlich vor Ende 1908 eröffnet werden kann. Wo die Tunnel durch feste Felsenmassen gehen und Wasser nicht in größeren Mengen vorhanden ist, als daß es ausgepumpt werden kann, erhielt das Innere einen hufeisenförmigen Querschnitt von 5 *m* Breite und 4 *m* Höhe und wurde mit einer 60 *cm* dicken Betonschicht bekleidet, die eine Sicherung gegen Wasser und loses Gestein bildet.

Das größte Interesse bietet die Strecke unter dem Fluß, wo das Gestein lose und zum Teil in der Zersetzung begriffen ist oder wo das vorhandene Material überwiegend aus Sand, Erde oder Ton besteht und Wasser durchläßt. Hier wird unter komprimierter Luft gearbeitet. Als innere Auskleidung benutzt man Gußeisenstücke, die zu einem Ring zusammengefügt werden. Jeder Ring besteht aus neun Stücken oder Segments und hat einen inneren Durchmesser von 4·6 *m*. Bei der Arbeit des Einsetzens dieser Ringe hält man die obere Erdmasse mit Hilfe eines sogenannten „Schildes" fest, der aus einem, an beiden Seiten offenen Eisenzylinder von 4·5 *m* Länge und einem Durchmesser von 5·5 *m* besteht. Dieser Schild, aus dicken Stahlplatten zusammengesetzt und innen durch starke Eisenplatten versteift, wird mittels hydraulischer Kraft vorwärts in die Erdmasse geschoben und damit Platz für einen Ring geschaffen, der im Schilde stückweise zusammengesetzt wird. Dann gräbt man die Erde am vordersten Ende des Schildes fort, bis letzterer wieder ein Stück vorwärts geschoben werden kann und dem nächsten Ring Platz macht. Die Arbeiten, die mit etwa 2000 Mann betrieben werden, gehen Tag und Nacht vonstatten. In der komprimierten Luft wird in drei Schichten von je 8 Stunden, im übrigen in zwei Schichten von je 10 Stunden gearbeitet. Die Kosten sind auf etwa 10 Mill. Mark oder über 3000 Mark für den Meter des fertigen doppelgeleisigen Tunnels veranschlagt.

CHRONIK.

Personalnachrichten. Se. k. u. k. Apostolische Majestät hat dem k. u. k. Obersten des Generalstabes, Chef des Eisenbahnbureaus Johann Löbl den Orden der Eisernen Krone III. Klasse zu verleihen geruht.

Gesangverein österr. Eisenbahn-Beamten in Wien. Außerordentliches Konzert mit Orchester. Am 18. d. M. fand im Musikvereinssaale das diesjährige Orchesterkonzert statt, in dem eine ganze Reihe wertvollster Musik dem vollen Saale dargeboten wurde. Das Orchester des Konzertvereines eröffnete unter der sicheren Leitung des Chormeisters Herrn Reim den genußreichen Abend mit einer glänzenden Darbietung des Carneval Romain von Berlioz, in der die Solopartie des Englischhorn zur vollen Geltung kam. Dann folgte der prächtige, dankbare Chor „Landerkennung" von E. Grieg, in welchem Herr Travniček das Baritonsolo sang. Die Schlußsteigerung erfüllte mit mächtiger Wirkung das Auditorium. Dann folgten drei Brahmslieder, gesungen von Frau Professor Marie Seyff-Katzmayer, am Klavier vortrefflich begleitet von Herrn Scholz. Die ausgezeichnete Sängerin verfügt über eine helle, starke, vorzüglich geschulte Stimme, die namentlich in leidenschaftlichen Stellen mit starker Wirkung zur Geltung kommt. Nach meinem Geschmack sollte die Künstlerin nur nicht so oft ganze Worte, von den Konsonanten abgesehen, verschlingen.

Von den vom Chor mit deutlichster Aussprache und feinster Abstufung gesungenen zwei à capella-Chören „Rosmarin" von Humperdink und „Mitternacht" von R. Heuberger gefiel der letztere, der zugleich seine Uraufführung erlebte, am meisten. Er setzt mit einem geradezu dürftigen einfachen Thema ein, das aber im Verlaufe mit außerordentlicher Kunst des polyphonen Satzes ganz prächtig gesteigert wird und in der Schlußstrophe zu packender Wirkung gelangt. Der anwesende Komponist mußte sich für den Beifall bedanken.

Nun folgte ein für Wien neues umfangreiches Chorwerk mit Orchesterbegleitung von Heinrich Hoffmann, „Johanna von Orleans", in dem Frau Seyff-Katzmayer und Herr Travniček die Soli sangen. Der Text ist frei nach Schiller gestaltet.

Die eingehende Würdigung des imposanten Werkes muß den Fachblättern überlassen bleiben, es sei nur konstatiert, daß es einen vollen durchgreifenden Erfolg erzielte. Chor, Orchester und Solisten leisteten hervorragendes. Den Schluß bildete der bekannte „Matrosenchor" aus dem Fliegenden Holländer, der natürlich ebenfalls starken Beifall fand.

Digitized by Google

Der Gesangsverein österr. Eisenbahn-Beamten hat durch dieses Konzert seine Leistungsfähigkeit im vollsten Lichte gezeigt; die stimmlichen Anlagen, die Ausbildung, die Aussprache, die Rythmisierung, die feinste dynamische Abstufung lassen nichts zu wünschen übrig.

Verkehr und Einnahmen der österreichischen Eisenbahnen im Monate Jänner 1908. Im Monate Jänner 1908 hat das österreichische Bahnnetz durch die am 12. des genannten Monates erfolgte Eröffnung der von der Wiener städtischen elektrischen Straßenbahnen betriebenen Teilstrecke vom Betriebsbahnhofe Ottakring zur Landesheilanstalt „Am Steinhof" einen Zuwachs um 1·21 *km* erfahren. Befördert wurden auf den österreichischen Haupt- und Lokalbahnen 12,687.140 Personen, 11,049.285 *t* Güter und K 59,246.479 vereinnahmt, d. i. pro *km* K 2707.

Im gleichen Monate 1907 betrug die Einnahme K 57,429.167 oder pro *km* K 2644; es resultiert daher für den Monat Jänner 1908 eine Zunahme der kilometrischen um 2·4%. Auf den Kleinbahnen wurden im Berichtsmonate bei einer durchschnittlichen Gesamtlänge von 551 *km* 25,828.873 Personen und 25.978 *t* Güter befördert und hiefür K 3,724.775 vereinnahmt, wovon auf den Güterverkehr K 34.263 entfielen.

Verkehr und Einnahmen der k. k. österr. Staatsbahnen im Februar 1908.

I. Eigene und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen.

(Betriebslänge 10.622 *km* 1908 und 1907.)

Im Bereiche der 11 Staatsbahndirektionen wurden befördert 3,437.400 Personen und 3,392.700 *t* Güter; eingenommen wurden hiefür K 4,444.600 bezw. K 17,588.700, zusammen K 22,033.300 (+ K 1,333.596 gegen Februar 1907). Im Bereiche der k. k. Nordbahndirektion wurden befördert 935.100 Personen und 1,596.300 *t* Güter; eingenommen wurden hiefür K 1,226.800 bezw. K 8,061.100, zusammen K 9,287.900 (+ K 591.513 gegen Februar 1907).

Die provisorische Ermittlung der Transporteinnahmen des Monats Februar 1908 ergab bei den

Westlichen Staatsbahnen

im Personenverkehre K 2,885.400 (2,275.900 Reisende), im Güterverkehre K 12,779.100 (2,712.600 *t*), bei den

Östlichen Staatsbahnen

im Personenverkehre K 1,559.200 (861.500 Reisende), im Güterverkehre K 4,809.600 (680.000 *t*), auf den staatlichen Linien der

Nordbahn

im Personenverkehre K 1,226.800 (935.100 Reisende), im Güterverkehre K 8,061.100 (1,596.300 *t*).

Die Gesamteinnahme der älteren Staatsbahnen übersteigt den definitiven Erfolg desselben Monats im Vorjahre im Personenverkehre um K 230.048 (+ 197.600 Reisende), im Güterverkehre um K 1,103.548 (+ 331.400 *t*).

Von der Mehreinnahme des Personenverkehrs entfallen K 84.139 (+ 112.800 Reisende) auf das

Westliche

und K 145.909 (+ 84.800 Reisende) auf das

Östliche Staatsbahnnetz.

An den höheren Ergebnissen des Güterverkehrs sind die westlichen Staatsbahnen mit K 928.080 (+ 317.100 *t*), die östlichen Linien derselben mit K 175.468 (+ 14.300 *t*) beteiligt.

Die staatlichen Linien der Nordbahn weisen im Personenverkehre einen Ausfall von K 7.993 (— 72.200 Reisende), im Güterverkehre dagegen ein Mehrergebnis von K 599.506 (+ 97.700 *t*) aus.

Die Mehreinnahmen, welche der Personenverkehr der älteren Staatsbahnen sowie der Güterverkehr sämtlicher Linien einschließlich Nordbahn erbrachte, stehen in erster Reihe mit dem Umstande im Zusammenhange, daß der Monat Februar dieses Jahres infolge des Schalttages um einen Arbeitstag mehr zählte als der Vergleichsmonat des Vorjahres; doch zeigte sich in der Güterbeförderung trotz der zahlreichen, durch intensive Schneeverwehungen verursachten Verkehrseinstellungen auf den östlichen Staatsbahnen auch im allgemeinen noch eine gewisse Zunahme).

Mehrbeförderungen ergaben sich hauptsächlich in den Artikeln Kohle, Holz, Erz, Eisen, Getreide sowie speziell auf den östlichen Staatsbahnen bei Rohöl und Petroleum.

Aus den definitiven Buchungen des Monats November 1907 ergibt sich für die älteren Staatsbahnen eine Plusrichtigstellung von K 103.079, bei der Nordbahn von K 868.397, wodurch sich die bisher ausgewiesene Mehreinnahme des Jahres 1907 für erstere auf K 22,752.012, für die Nordbahn auf K 10,423.536 erhöht.

II. Wiener Stadtbahn (Betriebslänge 38 *km*).

Befördert wurden 2,440.000 Personen und 55.000 *t* Güter, eingenommen hiefür K 325.000 bezw. K 72.000, zusammen K 397.000 (— K 2866 gegen Februar 1907).

Nach der provisorischen Ermittlung der Transporteinnahmen der Wiener Stadtbahn ergab sich im Monate Februar 1908 gegen denselben Monat des Vorjahres im

Personenverkehre

ein Ausfall von K 1163 (— 10.000 Reisende), im

Güterverkehre

ein solcher von K 1703 (— 1000 *t*).

Der definitive Erfolg des Monats November 1907 war um K 2690 geringer als die provisorisch publizierten Einnahmen dieses Monats, wonach sich die bisher ausgewiesene Mehreinnahme auf den Betrag von K 632 herabmindert.

Umbau des Innsbrucker Bahnhofes. Nach einem von der Südbahngesellschaft dem Eisenbahnministerium bereits zur Prüfung vorgelegten Projekte wird mit diesem großen Werke aller Voraussicht nach im Jahre 1909 begonnen werden; er dürfte eine Bauzeit von vier Jahren erfordern. Somit dürfte Innsbruck im Jahre 1913 einen neuen Zentralbahnhof besitzen. Dem geplanten Umbau muß die Regulierung des Sillflusses vorhergehen, welche im Laufe des Jahres 1908 durchgeführt werden soll. Das Aufnahmegebäude wird auf die dreifache Länge gebracht, ein neues Postgebäude und ein neues Frachtenmagazin sollen auf der rechten Bahnseite errichtet, große Freiladeplätze und eine Verladerampe, wo heute die Sill fließt, gebaut werden. Eine neue Zugförderungsanlage wird den südlichen Abschluß bilden. Die Staatsbahnzüge werden den Bahnhof transitieren und eine vollkommene Personenbahnhofanlage erhalten. Auch die Mittenwalderbahn soll in den neuen Zentralbahnhof einmünden. Die Herstellung von gedeckten Bahnsteigen mit schienenfreien Zugängen ist als eines der dringensten Bedürfnisse selbstverständlich im Bauprogramme enthalten. Die äußere Ausgestaltung des Aufnahmegebäudes soll dem lokalen, architektonischen Charakter der Stadt Innsbruck angepaßt werden und mit dem schon hergestellten Lebensmittelmagazin und dem im nächsten Jahre zur Ausführung gelangenden Zoll- und Postgebäude in harmonischen Einklang gebracht werden. Wie verlautet, wird die Stadt Innsbruck mit einer Million Kronen sich an den Kosten des Umbaues beteiligen. Ein Kostenvoranschlag wurde seitens der Südbahn dem Eisenbahnministerium noch nicht vorgelegt, wie auch der Beitrag der Staatseisenbahnverwaltung noch nicht festgesetzt ist; diese finanziellen Fragen werden erst nach Erteilung der prinzipiellen Zustimmung zu dem Projekte ihre Erledigung finden.

Digitized by Google

LITERATUR.

Eisenbahnrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen. Zeitschrift für Eisenbahnrecht herausgegeben vom Geheimen Regierungsrat Dr. jur. Georg Eger. Verlag von J. U. Kern. Breslau. Band XXIV, Heft 1 und 2.

Die beiden interessanten Hefte enthalten 12 Abhandlungen, 164 Entscheidungen, zahlreiche Buchbesprechungen etc. Von den Abhandlungen heben wir hervor: Prof. Dr. Stoerk: Die rechtliche Bedeutung der Verleihung von Straßenbahnlinien im Zustimmungsvertrage; Dr. Wussow: Der Einfluß des § 254 b. G. B. auf die Eisenbahn-Haftpflicht; Dr. Rundnagel: Die eisenbahnfrachtrechtliche Haftung im allgemeinen; Dr. Max Reindl: Haftung der Schlafwagengesellschaft für die von den Reisenden in die Schlafwagen eingebrachten Sachen und für Personenbeschädigung; Dr. Eger: Beiträge zur Erläuterung der preußischen Kleinbahngesetzes.

Die Nordbahnaktie. Studie von Ernst Camus. Schiffahrtsdirektor. Triest. Selbstverlag.

In der von Sachkenntnis und Gründlichkeit zeugenden Arbeit berechnet der Verfasser, gestützt auf ein reiches Daten- und Ziffernmaterial, den inneren Wert der Nordbahnaktie und deren künftige Ertragsfähigkeit und behandelt eingehend das Problem der Selbstamortisation des Aktienagios und macht diesbezüglich einen konkreten Vorschlag, wobei auch alle übrigen möglichen Varianten angegeben werden. Aus den Darlegungen des Verfassers ergibt sich, daß gegenüber dem Kurse von K 5200 per Ende Oktober der innere Wert der Aktie tatsächlich K 5855·43 beträgt, von welchen K 4953·03 auf den Wert (mit allen Voraussetzungen der Pupillarsicherheit) der Einlösungsrenten, der liquiden Reservefonds und des gesellschaftlichen Privatbesitzes und K 902·40 auf den kommerziellen Wert der Montananlagen entfallen. Die Amortisationsvorschlag des Verfassers ist folgender:

„Die Nordbahn möge ihren Aktionären jenen Betrag, der bis zum 31. Dezember 1940 amortisiert werden soll, in Form von bis zu diesem Zeitpunkte zu amortisierenden 4%igen Schuldverschreibungen flüssig machen und bei dieser Gelegenheit insoweit es die Interessen der Montananlagen fordern, den unbedeckten Teil der gesellschaftlichen Reservefonds im Betrage von K 10,488.832·56 fundieren."

Ferner hebt der Verfasser hervor, daß die jetzige Dividende von K 272·50 als eine Minimaldividende betrachtet werden könne, da sie einer progressiven Erhöhung fähig sei, weil die Kohlen erheblich im Preise gestiegen sind und die Nordbahn ab 1909, sobald nämlich die jetzt noch laufenden Lieferungen zum Abschlusse gelangt sein werden und die Koksanstalten den Betrieb werden aufgenommen haben, einen noch bedeutend größeren Gewinn wird erzielen können; der Verfasser schließt, indem er bemerkt, daß die Zukunft der Nordbahnaktie in dem enormen Reichtume ihrer Kohlenlager liege, die tatsächlich die mächtigsten in ganz Österreich sind.

Zweifellos wird die Studie jene Aufnahme und Beachtung finden, welche sie vollauf verdient.

Haberlands Unterrichtsbriefe für das Selbststudium der englischen Sprache, herausgegeben von Prof. Dr. Thiergen und Alexander Clay, M. A. Zweiter Kursus (Brief 31—35). Verlag von E. Haberland, Leipzig-R., Eilenburgerstraße 10/11. Preis der einzelnen Briefe je 75 Pfg.

In den fünf neu vorliegenden Briefen sind die Übersetzungsaufgaben zur Einübung der grammatischen Regeln etwas erweitert worden. Die „Reading and Translation Exercises" führen uns weiter in Dickens Roman „The Cricket on the Hearth" ein; in der Gramatik werden die Bindewörter, to do im bejahenden Satze und als selbständiges Verb; die unvollständigen Hilfsverben (modalen Verben) can, may, shall, will, must und ought, das unpersönliche und das rückbezügliche Zeitwort, sowie die Rektion der Verben durchgenommen.

Im Anhange schreitet die Behandlung der englischen Literaturgeschichte fort. Es werden das Leben und die Werke von Dickens, Thackeray, Thomson, Cowper, Burns, der Lakists Wordsworth, Coleridge, Southey und endlich Lord Byrons besprochen. Jeder Biographie ist ein Abschnitt aus den Werken des Dichters und in den meisten Fällen ein Bildnis des Autors beigefügt. So ist der Anhang zugleich Anthologie und Literaturgeschichte.

CLUB-NACHRICHTEN.

Bericht über die Clubversammlung vom 17. März 1908. In Verhinderung des Vorsitzenden Exzellenz Dr. von Wittek eröffnet die Versammlung Herr Direktor Hermann Arnold und macht folgende geschäftliche Mitteilungen:

In der heute abgehaltenen Wählerversammlung wurden die vom Wahlkomitee aufgestellten Kandidaten für die Wahlen in der Generalversammlung am 31. März einstimmig akzeptiert.

Zu Gunsten des Vereines zur Förderung einer mensa technica in Wien finden am 19. und 26. März und am 2. April d. J. um 7 Uhr abends Demonstrations-Vorträge im Elektrotechnischen Institute statt. Eintrittskarten sind im Elektrotechnischen Institut, IV. Gußhausstraße 25 erhältlich.

In der nächsten, am Dienstag den 24. März, 1/27 Uhr abends stattfindenden Clubversammlung wird Herr Eduard Scheichl, k. k. Baurat im Eisenbahnministerium einen Vortrag mit Lichtbildern über: „Die elektrische Bahn Wien—Baden" halten.

Heute spricht Herr Dr. Gustav Steinbach, Redakteur der „Neuen Freien Presse" über: „Das Recht und das Leben".

Wünscht jemand zu diesen geschäftlichen Mitteilungen das Wort? Nachdem dies nicht der Fall ist, lade ich Herrn Redakteur Dr. Gustav Steinbach ein, mit seinem Vortrage zu beginnen.

Der Vortragende knüpfte an die Tatsache an, daß ein großer Teil des Rechtes, insbesondere das Privatrecht — obwohl dasselbe das ganze Leben der einzelnen durchdringt — den großen Kreisen der Bevölkerung fremd gegenüberstehe. Er legte die Ursachen dieser Entfremdung dar und entwickelte dann das Wesen des Rechtes, seine Entstehung und seine Weiterbildung unter dem Einflusse der gesellschaftlichen Lebensbedingungen.

Herr Direktor Arnold dankt dem Herrn Redakteur Dr. Gustav Steinbach für seine außerordentlich interessanten Ausführungen und schloß nach lebhafter Beifallskundgebung des Publikums für Herrn Dr. Steinbach die Versammlung.

Dr. Karl Hauler.

Der Ausschußrat beehrt sich hiermit, zu der am

Dienstag, den 31. März l. J., 6 Uhr abends

im Clublokale (I. Eschenbachgasse 11)

stattfindenden

XXXI. ordentl. Generalversammlung

des

Club österreichischer Eisenbahnbeamten

einzuladen.

Tagesordnung:

1. Bericht des Ausschußrates über das Clubjahr 1907.
2. Bericht der Rechnungsrevisoren.
3. Wahl eines Vizepräsidenten, des Kassiers und von sechs Mitgliedern des Ausschußrates; ferner der Rechnungsrevisoren, sowie deren Stellvertreter.
4. Beschlußfassung über etwa angemeldete Anträge.

Es wird ersucht, dieser Versammlung beizuwohnen und etwa beabsichtigte Anträge (Punkt 4 der Tagesordnung) bis längstens 24. März dem Präsidium bekanntgeben zu wollen.

Der Ausschußrat
des
Club österreichischer Eisenbahnbeamten.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten. — Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hilscher. — Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

═ *Soeben beginnt zu erscheinen:* ═

Meyers Sechste, gänzlich neubearbeitete und vermehrte Auflage.

Grosses Konversations-Lexikon.

Ein Nachschlagewerk des allgemeinen Wissens.

148,000 Artikel u. Verweisungen.

11,000 Abbildungen, 1400 Tafeln und Karten.

20 Bände in Halbleder gebunden zu je 10 Mark.

Prospekte und Probehefte liefert jede Buchhandlung.

Verlag des Bibliographischen Instituts in Leipzig und Wien.

RUNDSCHAU FÜR TECHNIK UND WIRTSCHAFT

ZENTRALORGAN FÜR DIE FORTSCHRITTE DER INDUSTRIE, VERKEHRS-TECHNIK, FÜR SOCIALPOLITIK, VOLKSWIRTSCHAFT u. VERWALTUNG

HERAUSGEBER DIPL. ING. ALFRED BIRK, EISENBAHNOBERING. a. D., O. Ö. PROF. a. d. K. K. DEUTSCHEN TECHN. HOCHSCHULE IN PRAG

VERLAG VON A. HAASE, PRAG I., ANNAHOF. POSTSPARKASSENKONTO 50.308. TELEPHON 308.

Alleinige Anzeigen-Aufnahme

M. Pozsonyi, Wien,

IX. Hörlgasse 5.

Pränumerations-Einladung

auf die

„Österreichische Eisenbahn-Zeitung"

Organ des „Club österreichischer Eisenbahn-Beamten".

Erscheint vom April bis Oktober am 1. und 15. jedes Monates, von November bis März jeden Montag.

Mit 1. März 1908 begann das II. Quartal des XXXI. Jahrganges dieser im In- und Auslande verbreiteten, vom „Club österreichischer Eisenbahn-Beamten" herausgegebenen Zeitschrift.

Die „Österreichische Eisenbahn-Zeitung" bringt in jeder Nummer einen Leitartikel über irgend einen zeitgemäßen Gegenstand technischen, juristischen, kommerziellen oder administrativen Inhaltes aus dem Gesamtgebiete des Eisenbahnwesens, immer von berufenen Fachmännern. Besondere Rücksicht wird auf alle Erfindungen, Neuerungen und Fortschritte in allen fachlichen Zweigen genommen und der Lauf der Eisenbahnpolitik in sachlicher, objektiver Weise dargestellt. Stehende Rubriken sind: die technische Rundschau, worin die neuesten eisenbahntechnischen Nachrichten aus allen Kulturländern gebracht werden, volkswirtschaftliche Rundschau, worin auf alle wichtigen Vorgänge und Bedürfnisse der heimischen Volkswirtschaft mit besonderem Hinweis auf die sich ergebenden tarifarischen und verkehrstechnischen Fragen aufmerksam gemacht wird, elektrische Bahnen, worin Neuerungen und Neuanlagen besprochen werden, dann die Chronik für Personalien und Mizzellen, eine kompendiöse Besprechung aller fachliterarischen Erscheinungen und ein Abdruck der im „Club österreichischer Eisenbahn-Beamten" abgehaltenen fachlichen Original-Vorträge.

Die Mitglieder des „Club österreichischer Eisenbahn-Beamten" erhalten die Zeitung unentgeltlich.

Solange der Vorrat reicht, werden komplette Jahrgänge früheren Datums gebunden oder lose, zu bedeutend ermäßigten Preisen abgegeben.

Die „Österr. Eisenbahn-Zeitung" erscheint seit Beginn des XVII. Jahrganges in wesentlich vergrößertem Umfange und kostet inklusive Zusendung per Post:

Für Österreich-Ungarn:		Für das Deutsche Reich:		Für das übrige Ausland:	
ganzjährig	Kronen 10.—	ganzjährig	Mark 12	ganzjährig	Francs 20
halbjährig	„ 5.—	halbjährig	„ 6	halbjährig	„ 10

Die Administration. Wien, I. Eschenbachgasse 11, Mezzanin.

Giltig ab 1. März 1908.

K. k. Österreichische Staatsbahnen.

Kürzeste Zugverbindungen:

Wien—Arlberg—Paris—Genf.

[illegible]						

Wien—Pontafel—Venedig—Rom und Mailand—Genua.

[illegible]					

Wien—Lemberg—Odessa—Kiew und Czernowitz—Bukarest—Constanza—Constantinopel.

[illegible]					

Wien—Köln—Brüssel—London.

[illegible]					

Wien—Prag.

[illegible]		

Wien—Eger—Cassel—(Köln)—Aachen.

[illegible]		

Stadtbureau der k. k. österr. Staatsbahnen in Wien, I., Wallfischgasse 15.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Winter 1907/8. **Schnellzugs-Verbindungen.** Winter 1907/8.

WIEN—ITALIEN

über Cervignano	über Cormons	über Ala	über Pontebba
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

DEUTSCHLAND—ITALIEN — über Ala

[illegible]	

BUDAPEST—ITALIEN — über Cormons / über Ala

[illegible]	

Gegründet 1880. Gegründet 1880.

Wichtig für Klavierkäufer und Mieter!

R. Waldhäusl's Klaviere und Pianinos sind stets die allerneuesten Eisenpanzerkonstruktions-Systeme mit Harfenvorstellapparat. Einzige Spezialität auf Teilzahlung in Monatsraten nach Wunsch für Beamte, Lehrer und sonst sicher angestellte Personen, unter 16jähriger bindender Garantie. Neue Instrumente zu fl. 220.—, 250.— und so stufenweise aufwärts. Überspielte von fl. 140.— an. Leihgebühr für neue Instrumente von fl. 4.— aufwärts. Gebrauchte Klaviere und Pianinos sowie Harmonium werden jederzeit umgetauscht oder angekauft. Rückkauf bewilligt.

Robert Waldhäusl's größtes Klavier-Etablissement und Leihanstalt, Wien, I., Schottengasse Nr. 2 (im Schottenstiftgebäude). Magazine und Lagerräume im eigenen Hause. — Telephon 16 502.

606

Digitized by Google

FILIALEN: Lemberg Innsbruck Sarajevo.

Wilhelm Beck & Söhne

k. u. k. Hoflieferanten

Wien, VIII. Langegasse 1, Zentrale.

Uniformen, Uniformsorten • • •
Kürschnerwaren und Kappen •
für Eisenbahnen. 651

Österreichische

Siemens-Schuckert-Werke

Wien, XX/2. Engerthstraße 150.

Elektrische Beleuchtung 696

Elektrische Kraftübertragung

Elektrische Bahnen

Dynamomaschinen • • •
Schaltapparate
Installationsmaterial. • •

• Elektromotoren •
Zähler
• • Bogenlampen. • •

Installationsbureau: VI/1 Mariahilferstraße Nr. 7.

Stefan v. Götz & Söhne

Wien und Budapest

Wien
XX/1. Bez., Gießmanngasse 2.
XX/1. Nordwestbahnstraße 53.

Budapest
b. Ganz & Co., Steinbrucherstr.

Eisenbahn-Sicherungsanlagen

Bahnschranken mit und ohne Vorläutesicherung.

Zentralweichenstellungen

Signalanlagen, Industriegeleisesicherungen, Geleisesperrbäume, Wechselsperren, Sperrschuhe, Sicherungs- und Signaleinrichtungen aller Art für Eisenbahnen und Ausrüstung hiezu.

Rein pneumatische Niederdruck-Weichen und Signalstellung nach den Patenten der General Railway Signal Co., Buffalo and Rochester U.S.A. and der British Pneumatic Railway Signal Co., Ltd. London.

Werkzeuge und Gebrauchsartikel
für den
Bahnbau, Bahnerhaltungs-
und
Betriebsdienst
Berg- und Hüttenwesen

Bremsschuhe, Waggonschieber etc. Patent Büßing

Bremsschlitten Patent Schön.

Seuthe'sche Knall- und Lichtsignale

Telegramm-Adresse: Bahngötz Wien Telephon.

„A B C"-Code fünfte Ausgabe in Verwendung.
Telephon 21682 und 21683 interurban. 657

Witkowitzer Bergbau- und Eisenhütten-Gewerkschaft

Witkowitz (Mähren).

Post- und Telegrammadresse: *Witkowitz, Eisenwerk.* Eisenbahnstation: Schönbrunn und Mähr.-Ostrau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Erzeugnisse: Roheisen, Eisengußware, vornehmlich Röhrenguß nachstehender Methode für Wasser-, Dampf- und Gasleitungen, Maschinen- und auch Bauguß, Stahlguß, Walzmaterial, und zwar: Stab- und Fassoneisen, Bau- und Waggonträger, Reservoir- und Kesselbleche, Stabstahl, Stahlbleche, Eisenbahn- und Grubenmaschinen aus Martinstahl, Tyres aus Martin- und Spezialstahl, Eisenbahnwaggonräder, Waggonachsen, komplette Räderpaare, Wechsel und Kreuzungen, Drehscheiben, Wasserstations-Einrichtungen, Dampfkessel, Reservoirs, Gasometer, Brücken- und sonstige Baukonstruktionen, Gittermaste, Schmiedestücke und diverse Zeugschmiedware, Maschinenbau, speziell Bergwerksmaschinen für Förderung und Wasserhaltung, Pumpensätze und Ausführung diverser maschineller Einrichtungen, mittels Wassergas geschweißte, elektrisch geschweißte und maschinell gepreßte Blechwaren, stumpf- und patentgeschweißte, wie auch nahtlose Röhren, Rohrmaste, feuerfeste Ziegel und basische Steine.

Anfragen sind zu richten an die Zentral-Direktion in Witkowitz, Eisenwerk oder an die Kommerzielle Direktion, Wien, I. Operngasse 6 oder an das Verkaufsbureau, Prag, Stadtpark 19. 685

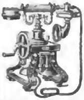
Deckert & Homolka

Elektrotechnisches Etablissement

Fabriks- u. Engros-Lager IV. Favoritenstr. 42. **WIEN** Niederlage u. Installation I. Kärntnerstr. 42.

Budapest. Prag. Brünn. Paris.

Fabrikation • Installation



von Telegraphen- und Mikrotelephon-Apparaten für alle Zwecke, insbesondere für den Eisenbahn-Signal-, Sicherheits- und Meldedienst, Blitzableitern, Dynamos, Elektromotoren und Ventilatoren, Wasserstands-Anzeigern, Beleuchtungskörpern, staub- und wasserdicht. 645

Trifailer Kohlenwerks-Gesellschaft, Wien, III. Rennweg 5. 649

„Einrichtung zum Stellen von Weichen und Signalen".

Für das obige österr. Patent Nr. 11343 werden Käufer oder Lizenznehmer gesucht.

Gefällige Anfragen erbeten an

Victor Tischler, Ingenieur und Patentanwalt

Wien, VII/2 Siebensterngasse 39.

Kraluper Mineralöl-Raffinerie

690

PRAG liefert helle und dunkle Zylinderöle für Normal- und Heißdampf,

helle und dunkle Maschinenöle, Wagenachsenöle, Petroleum, Benzin, Fette etc. etc.

Darlehen!

Allgemeine Cautionsbank Aktiengesellschaft

General-Repräsentanz für Österreich:

WIEN, IV. Technikerstraße Nr. 5.

Die Allgemeine Cautionsbank gewährt an **Eisenbahnbeamte** Darlehen gegen Gehaltsvormerkung zu außerordentlich günstigen Bedingungen, u. zw.: 1. Die Bank fordert an Darlehenszinsen pro anno $6^{1}/_{2}$%, selbstredend immer von der verbleibenden Restschuld. 2. Der Darlehenswerber hat sich hinsichtlich seines Gesundheitszustandes einer ärztlichen Untersuchung zu unterziehen. Die übliche teure Lebensversicherung wird jedoch nicht verlangt. Für den Fall des Ablebens des Darlehenswerbers erlischt die restierende Schuld, so daß den Erben keinerlei Verpflichtung auferlegt bleibt. Für diesen seitens der Bank gebotenen Vorteil ist alljährlich ein mäßiges Schadendeckungsentgelt, dessen Höhe sich nach dem Alter des Darlehenswerbers richtet, immer nur von der verbleibenden Restschuld zu bezahlen. 3. Die übliche Stellung der Bürgen kann gegen eine einmal zu entrichtende mäßige Zahlung unterbleiben. (3 Perzent der Darlehenssumme.) 4. Bei der Erteilung des Darlehens werden als einmalige Kosten die Barauslagen und 1 Perzent Bankprovision in Abrechnung gebracht.

Zu weiteren Informationen ist die Bank jederzeit bereit und stehen Antragsformulare zur Verfügung. 709

Für den Inseratenteil verantwortlich Annoncen-Expedition M. Pozsonyi, Wien, IX. Hörlgasse 5.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten.

Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hilscher.

Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

Redaktion und Administration:
WIEN, I. Eschenbachgasse 11.
Telephon Nr. 365.
Postsparkassen-Konto der Administration: Nr. 806.345.
Postsparkassen-Konto des Club: Nr. 850.098.
Beiträge werden nach dem vom Redaktions-Komitee festgesetzten Tarife honoriert.
Manuskripte werden nicht zurückgestellt.

ORGAN
des
Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

Erscheint von April bis Oktober am 1. und 15. jedes Monates
von November bis März jeden Montag.

Abonnement inkl. Postversendung
in Österreich-Ungarn:
Ganzjährig K 10. Halbjährig K 5.
Für das Deutsche Reich:
Ganzjährig Mk. 12. Halbjährig Mk. 6.
Im übrigen Auslande:
Ganzjährig Fr. 20 Halbjährig Fr. 10
Bezugsstelle für den Buchhandel:
Spielhagen & Schurich in Wien.
Einzelne Nummern 30 Heller.
Offene Reklamationen portofrei.

Nº 13. | Wien, den 1. April 1908. | XXXI. Jahrgang.

K. k. priv.
Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt
Errichtet im Jahre 1825. — Wien, I. Wollzeile 39.
Die Anstalt versichert: a) Gebäude samt deren Zubehör,
b) Mobilien aller Art 513
c) Bodenerzeugnisse gegen Hagelschlag.
Reservefond d. Anst.: K 8,376.191·17 Ges.-Versicherungssumme K 2.408,808.638
Anzahl der Mitglieder: 159.054.

BRÜDER STOWASSER
PRAG, Charvatgasse 1988/II.
Offerieren: Ia Malaga-Baumöl, dopp. raff. Rüböl, Lokomotiv- und Wagenschmieröle, sowie russ. und amerik. Mineralöle, amerik. Zylinderöle, hell und dunkel, Knochenöl wasserhell, konsist. Maschinenfette, Salon-Petroleum.
Chemisch-technische Produkte für alle Industrien.
Prima Referenzen. 691
Lieferanten der k. k. österr. Staatsbahnen.


PRÄZISIONS-UHREN
sowie alle anderen erdenklichen Sorten. Echte Glashütte, Omega, Badollett, Schaffhausen usw.
Jede Uhr ist mit Fabrikszertifikat und 5jähriger Garantie versehen.
Hunderte Anerkennungsschreiben
EUGEN DOLLINGER, Uhrmacher,
Wien, IV. Favoritenstraße Nr. 22.
Bei Barzahlungen 10 Prozent. Andernfalls Zahlungserleichterung.
Illustrierte Preisliste gratis und franko.

Med.-Dr. A. Schaechter
Zahnarzt
II. Kaiser Josefstraße 25.
Schmerzlose Behandlung.
Für Bahnbeamte 30% Ermäßigung gegen Vorweisung einer Legitimation.

Kramerlicht
sparsamstes hängendes Gasglühlicht!
Beste Beleuchtung für Bahnhöfe
Perrons, Wartesäle, Bureaux etc.
Franz Krükl, Wien, VI. Köstlergasse 5.
Telephon 9040 u. 1180.

Schrauben- u. Schmiedewaren-Fabriks-Aktiengesellschaft
Brevillier & Co. und A. Urban & Söhne
Wien, VI. Magdalenenstraße 18. 699
Fabriken: Neunkirchen an der Südbahn, Floridsdorf und Gradenberg. Nieten, Schrauben, Muttern, Drahtstiften und Schmiedewaren.

Leopolder & Sohn
Wien, III/1 Erdbergstraße 52.
Leipzig-Schleussig, Seumestraße 86.
Fabrik für Telegraphen-Apparate, Telephone und Telephon-Zentral-Umschalter, elektrische Stations-Deckungssignale und Bahnwächter-Läutewerke für Eisenbahnen, Telegraphen-Batterien und Leitungsmateriale, Wassermesser eigenen Patentes für städtische Wasserwerke, Bierbrauereien und Maschinenfabriken. 660
Alle Telephon- und Telegraphen-Einrichtungen werden prompt ausgeführt und Voranschläge **kostenfrei** ausgearbeitet.

Schnelldreh-Revolverstahl Nº %
Marke:
als Schnell- und Hart-Drehstahl noch dort zu verwenden wo kein anderer mehr aushält!
Rudolf Schmidt & Co., Gußstahlwerk, Wien, X./3.

Pianos
Hoher Extra-Vorzugs-Rabatt für Beamte.
Pianinos und Klaviere von hervorragender Klangfülle und Tonschönheit, gediegenster kreuzsaitiger Eisenpanzer-Konstruktion mit leichter, elastischer Spielart und verstellbarer Harfenton-Vorrichtung.
10jährige schriftliche, gesetzlich bindende Garantie!
4wöchentl. frachtfreie Probelieferung nach jeder Bahnstation.
Bequemste Ratenzahlungen, ohne Preiserhöhung!
TRAUTWEIN
WIEN
VII. Mariahilferstraße 58 e.
Jeder Beamte verlange umgehend kostenlose Zusendung der illustr. Preisliste nebst Beamten-Vorzugs-Rabatt-Tabelle!
3 starke Hefte mit mehreren Tausend Referenzen und Anerkennungen von Beamten etc. gratis zur Verfügung. 686

Stanford University Library APR 27 1908

Digitized by Google

Leobersdorf bei Wien

Leobersdorfer Maschinenfabriks-Aktiengesellschaft.

Älteste Spezialfabrik Österreichs für:

Hartgußräder (System Griffin). **Räderpaare** und **Hartgußkreuzungen,**

aus Spezial-Material nach amerikanischem Fabrikationssystem für den gesamten Eisenbahnbedarf Vollbahnen, Gruben- und Kleinbahnen.

Spezialabteilung für Turbinen und allgemeinen Maschinenbau,
Rechen, Schützen, Pumpwerke etc.

Wärmemotoren, Patent Diesel

für Kleingewerbe- und Landwirtschaftsbetriebe sowie Beleuchtungsanlagen, modernste und billigste Betriebsmaschine der Gegenwart, Brennstoffkosten 1—2 Heller pro Pferdekraftstunde,

Krane und Flaschenzüge. Transmissionen aller Systeme.

Sämtliche Maschinen für **Zement-, Gips- und keramische Industrie.**

Alle Gattungen Materialaufarbeitungs-Maschinen.

Komplette Einrichtungen von Holzschleifereien, Zellulose- und Papierfabriken.

Wiener Bureau I. Biberstraße 26.

Witkowitzer Bergbau- und Eisenhütten-Gewerkschaft

Witkowitz (Mähren).

Post- und Telegrammadresse: *Witkowitz, Eisenwerk.* Eisenbahnstation: Schönbrunn und Mähr.-Ostrau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Erzeugnisse: Roheisen, Eisengußware, vornehmlich Röhrenguß nachstehender Methode für Wasser-, Dampf- und Gasleitungen, Maschinen- und auch Bauguß, Stahlguß, Walzmaterial, und zwar: Stab- und Fassoneisen, Bau- und Waggonträger, Reservoir- und Kesselbleche, Stabstahl, Stahlbleche, Eisenbahn- und Grubenmaschinen aus Martinstahl, Tyres aus Martin- und Spezialstahl, Eisenbahnwaggonräder, Waggonachsen, komplette Räderpaare, Wechsel und Kreuzungen, Drehscheiben, Wasserstations-Einrichtungen, Dampfkessel, Reservoire, Gasometer, Brücken- und sonstige Baukonstruktionen, Gittermaste, Schmiedestücke und diverse Zeugschmiedware, Maschinenbau, speziell Bergwerksmaschinen für Förderung und Wasserhaltung, Pumpensätze und Ausführung diverser maschineller Einrichtungen, mittels Wassergas geschweißte, elektrisch geschweißte und maschinell gepreßte Blechwaren, stumpf- und patentgeschweißte, wie auch nahtlose Röhren, Rohrmaste, feuerfeste Ziegel und basische Steine.

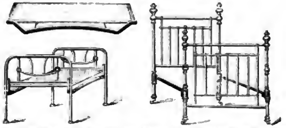
Anfragen sind zu richten an die Zentral-Direktion in Witkowitz, Eisenwerk oder an die Kommerzielle Direktion, Wien, I. Operngasse 6 oder an das Verkaufsbureau, Prag, Stadtpark 19 085

HUTTER & SCHRANTZ A.-G.

SIEBWAREN- u. FILZTUCHFABRIKEN.

K. u. K. HOF LIEFERANTEN

Wien, VI. Windmühlgasse Nr. 20



empfehlen: **Stahldraht-Matratzen, Eisen- und Messing-Möbeln** etc. etc in vorzüglicher Ausführung zu sehr mäßigen Preisen.

Illustrierte Kataloge gratis und franko.

Felten & Guilleaume

Fabrik elektr. Kabel, Stahl- und Kupferwerke, Actien-Gesellschaft, Wien, X. Gudrunstraße 11.

Zug- u. Barrierendraht m. hoher Festigkeit, Stachelzaundraht u. s. w.

Drahtseile für Aufzug, Transmissionen, Schiebebühnen, Zugschranken, Stell- und Läutewerke.

Bogenlampen-Aufzug- und Tragseile.

Zug- und Leitseile für Eisenbahn-Trajekte.

Leitungsdrähte nach verschiedenster Art isoliert, für Installationszwecke.

Kabel für Telegraphie, Telephonie und elektrische Licht- und Kraftübertragung.

Hochspannungskabel mit Felten & Guilleaume-Papierisolation.

Blocksignalkabel. Trolley-Drähte. 493

RUNDSCHAU FÜR TECHNIK UND WIRTSCHAFT

ZENTRALORGAN FÜR DIE FORTSCHRITTE DER INDUSTRIE- u. VERKEHRS-TECHNIK, FÜR SOCIALPOLITIK, VOLKSWIRTSCHAFT u. VERWALTUNG

HERAUSGEBER DIPL.-ING. ALFRED BIRK, EISENBAHNOBERING. A. D., O. Ö. PROF. A. D. K. K. DEUTSCHEN TECHN. HOCHSCHULE IN PRAG

VERLAG VON A. HAASE, PRAG I, ANNAHOF. POSTSPARKASSENKONTO 50.308. TELEPHON 30 B.

Alleinige Anzeigen-Aufnahme

M. Pozsonyi, Wien,

IX. Hörlgasse 5.

Österreichische Eisenbahn-Verkehrsanstalt

WIEN I. Volksgartenstraße 3.

Vermietung von Spezialwagen aller Art, Kastenwagen und Lowrys, Heiz- und Kühlwagen, Zisternenwagen, Spezialwagen für Weintransporte etc., Projektierung, Bau und Finanzierung von Lokal- und Schleppbahnen, Errichtung von Reservoirs (Tanks) und Rohrleitungen (pipe lines) für Petroleum. 321

Lebensversicherungs-Institut des Club österreichischer Eisenbahn-Beamten

Newyorker Germania

WIEN, I. Stubenring Nr. 18, im eigenen Hause.

Versicherungen in Kraft Ende 1906 564,000.000 Kronen, Aktiva laut Bilanz 1906 185,000.000 Kronen, Überschuß der Jahresgebahrung 1,635.706 Kronen, Dividenden verteilt an Versicherte 1906 2,422.100 Kronen, Kaution bei der k. k. Staats-Zentralkasse 18,437.500 Kronen.

Die Gesellschaft verteilt Dividenden schon nach einjährigem Bestehen der Polizze. Die Polizzen sind nach einjährigem Bestande unanfechtbar (Darlehens-Deckungs-Polizzen) genießen sofortige Unanfechtbarkeit bei Selbstmord oder Tod durch Duell. Die Kriegsversicherung Wehrpflichtiger wird ohne Prämienerhöhung übernommen. Mitglieder des Club österreichischer Eisenbahn-Beamten genießen besondere Begünstigungen.

Gegründet 1880. Gegründet 1880.

Wichtig für Klavierkäufer und Mieter!

R. Waldhäusl's Klaviere und Pianinos sind stets die allerneuesten Eisenpanzerkonstruktions-Systeme mit Harfenverstellapparat. Einzige Spezialität, auf Teilzahlung in Monatsraten nach Wunsch für Beamte, Lehrer und sonst sicher angestellte Personen, unter 15jähriger bindender Garantie. Neue Instrumente zu fl. 220.—, 250.— und so stufenweise aufwärts. Überspielte von fl. 140.— an. Leihgebühr für neue Instrumente von fl. 4.— aufwärts. Gebrauchte Klaviere und Pianinos sowie Harmonium werden jederzeit umgetauscht oder angekauft. Rückkauf bewilligt.

Robert Waldhäusl's größtes Klavier-Etablissement und Leihanstalt, Wien, I., Schottengasse Nr. 2 (im Schottenstiftsgebäude). Magazine und Lagerräume im eigenen Hause. — Telephon 16 502.

495

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ORGAN

des

Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

Nr. 13. Wien, den 1. April 1908. XXXI. Jahrgang.

Clubversammlung (Schluß der Vortrags-Saison): Dienstag, den 7. April 1908, 1/2 7 Uhr abends, Projektionsvortrag des Herrn Leopold Ebert, Mitglied des Camera-Club, unter dem Titel: *„Auswahl meiner besten photographischen Aufnahmen“*. (Div. Genres.)

Zu diesem Vortrag haben auch Damen Zutritt, die gebeten werden, die Hüte abzulegen.

Nach Schluß des Vortrages gemeinschaftliches Abendessen im Clublokale, wozu Anmeldungen vor Beginn des Vortrages erbeten werden.

Die Entwicklung des Schnellzugsverkehres auf den österr. Staatsbahnen.

Von V. G. Bosshardt.

Die Entwicklung der volkswirtschaftlichen Verhältnisse und der auf denselben beruhenden, mehr oder minder verschiedenartigen Verkehrsbedürfnisse kommt in der Gliederung der Fahrpläne zu deutlichem Ausdruck. In dieser Gliederung stehen die Schnellzüge mit Recht oben an, da sie als die eigentlichen Vermittler des Fernverkehres von größter Bedeutung sind. Schon von diesen allgemeinen Erwägungen ausgehend, dürfte der Versuch, die Entwicklung dieses Verkehres innerhalb eines längeren Zeitraumes festzustellen, nicht ohne allgemeines Interesse sein.

Da den Schnellzügen ursprünglich der Charakter eines mehr für die Bedürfnisse der bevorzugteren Bevölkerungskreise bestimmten Verkehrsmittels anhaftete, wird es sich bei einer derartigen Untersuchung zeigen, ob und welche Veränderungen nach dieser Richtung eingetreten sind und in welchem Maße diese etwaige Wandlung gefördert oder verzögert wurde. Ebenso wird es dabei möglich sein, einen Einblick in die Besetzungsverhältnisse (Platzausnützung) dieser Züge und einen Vergleich zwischen Forderungen und Gebotenem zu erhalten. Nicht zuletzt wird auch die Gegenüberstellung der betriebstechnischen Angaben eine Übersicht über die eingetretenen Veränderungen gewähren:

Die Entwicklung der Frequenz — als in erster Reihe von Interesse — ist in der folgenden Zusammenstellung I ersichtlich.

Zusammenstellung I

Im Jahre	Anzahl der beförderten Personen in der Wagenklasse				Von den beförderten Personen entfielen auf die Wagenklasse			Zu- oder Abnahme (+ oder —) der Gesamtfrequenz gegen das Vorjahr in %
	I.	II.	III.	Insgesammt	I.	II.	III.	
					in Prozenten			
1898	159.904	696.259	1,121.349	1,977.512	8·0	35·2	56·8	—
1899	172 573	724.867	1,089.868	1,987.308	8·0	35·2	56 8	+ 0 4
1900	179.863	812 010	1,105.471	2,097.344	8·5	38·7	52 8	+ 5·5
1901	168.533	778 965	1,222.675	2,170.173	7·7	35·9	56·4	+ 3·4
1902	203.622	835.292	1,335.547	2,394.461	8·4	34·8	56·8	+ 10 3
1903*)	165.777	821.035	1 422.909	2,429.721	6·4	33·7	59·5	+ 1·4
1904	193.507	827 167	1,610.296	2,630.970	7·2	31·4	61·4	+ 8·2
1905	200.407	834 578	1,911.801	2,946.786	6·8	28·3	64·9	+ 12·0
1906	219.413	890.533	2,245.231	3,354.977	6·5	26·5	67 0	+ 13·8

*) Mit 1. Jänner 1903 trat die Fahrkartensteuer in Wirksamkeit, die in einem sofortigen Rückgang der Frequenz zum Ausdruck kommt.

Digitized by Google

Zur Ergänzung mögen noch folgende Angaben dienen:

Zusammenstellung II

Die Zunahme der Frequenz betrug in Prozenten in der Wagenklasse				
von	I.	II.	III.	Insgesamt
1898 bis 1906	37·1	27·1	**100·2**	69·6

Hieraus ergibt sich folgendes:

Die Gesamtfrequenz ist in der Vergleichsperiode stark gestiegen. An dieser Zunahme ist die III. Wagenklasse am stärsten beteiligt; ihr folgt die I. Wagenklasse, während die II. Wagenklasse die verhältnismäßig geringste Frequenzzunahme zeigt. Die sich dieselbe im Vergleich gegen 1905 bei der III. Wagenklasse allein 28·8% beträgt. Es ist also ersichtlich, daß der Schnellzugsverkehr nicht nur in starker Zunahme, sondern auch hinsichtlich der Frequenzverhältnisse der Wagenklassen in vollständiger Umwandlung begriffen ist.

Dieser Umwandlungsprozeß kann dahin gekennzeichnet werden, daß die Reisenden sich immer mehr der III. Wagenklasse zuwenden, daß dadurch der Wettbewerb dieser Wagenklasse mit den höheren erfolgreich aufgenommen wird und daß die I. Wagenklasse immer mehr an Bedeutung für den wirtschaftlichen Erfolg verliert. Noch deutlicher kommt dies in der nachstehenden Zusammenstellung IV zum Ausdruck, in der die durchschnittlich auf einen beförderten Reisenden in den einzelnen Wagenklassen entfallenden Einnahmen ersichtlich sind.

Zusammenstellung III.

Im Jahre	Einnahmen in Kronen				Von den Gesamteinnahmen entfielen Prozente auf die Wagenklasse		
	I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse	Im Ganzen	I.	II.	III.
1898	3.004.363	6,386.476	3,842.954	13.233.793	22·7	48·2	**29·1**
1899	3.209.414	6.283 252	3,770.198	13.262.864	24·1	46·6	29·3
1900	3,235 677	7,310.941	4 051.669	14,598.287	21·6	48·9	29·5
1901	3,076.394	6,911.999	4 490.975	14,929.368	20·5	46·2	33·3
1902	3,239 425	7.360.670	5.432.199	16,032.294	20·2	45·9	33·9
1903*)	2.932 503	7,654.113	5,610.310	16,196.926	18·1	47·2	34·7
1904	3,050.237	7,364.823	6,047.037	16,462.097	18·2	44·7	37·1
1905	3,210.675	7.696.641	7,283.571	18,190.887	17·6	42·3	40·1
1906	3,733.022	8 758.198	9,383.598	21,874.818	17·2	40·0	**42·8**

*) Einführung der Fahrkartensteuer.

hiernach zugunsten der III. Wagenklasse vollzogene Wandlung wird noch deutlicher, wenn man das Verhältnis der Einnahmen in der vorstehenden Zusammenstellung III vergleicht.

Für den Erfolg sind demnach die Einnahmen der II. und III. Wagenklasse, die mehr als ⁴/₅ der bei den Schnellzügen überhaupt erzielten Einnahmen betragen, maßgebend, während jene der I. Klasse verhältnismäßig von untergeordneterer Bedeutung sind.

Das Gesamtverhältnis der Einnahmen stellt sich für den Vergleichszeitraum 1898 bis 1906, wie folgt:

Zunahme der Einnahmen in Kronen in der Wagenklasse:

I.	II.	III.
728 659	2,361.722	**5,540.614**

In Prozenten in der Wagenklasse

I.	II.	III.	Im Ganzen:
+ 29·5	+ 37·4	**+ 144·1**	+ 65·2

Bemerkenswert ist dabei, daß die größte Einnahmenzunahme im Jahre 1906 erreicht wurde und daß

Zusammenstellung IV.

Im Jahre	Auf einen beförderten Reisenden entfallende Durchschnittseinnahme in Kronen in der Wagenklasse			Durchschnittlich von einem Reisenden zurückgelegte Kilometer in der Wagenklasse		
	I.	II.	III.	I.	II.	III.
1898	18·80	9·18	3·42	197	150	107
1902	15·91	8·81	4·01	171	149	133
1906	17·03	9·83	4·18	179	165	134
Zu- oder Abnahme 1898 bis 1906 in Prozenten	**— 9·4**	+ 7·0	**+ 22·2**	— 9·1	+ 9·0	+ 25·2

Hieraus ist zu ersehen, daß die Frequenzabnahme der I. Wagenklasse als Vermehrung auf die II. Wagen-

Digitized by Google

klasse übergeht. Der Effekt dieser Vermehrung wird aber wieder dadurch beeinträchtigt, daß von der II. Wagenklasse wieder Reisende zur III. abfallen, bei der dann die ganze Zunahme zu entscheidendem Ausdruck kommt. Bemerkenswert ist ferner die Abnahme der zurückgelegten Kilometer in der I. und deren Zunahme in der II. und III. Wagenklasse, wobei wieder die letztere mit 25·2% in den Vordergrund tritt. Daraus ergibt sich, daß die III. Wagenklasse immer mehr auch für weitere Reiseziele in Betracht gezogen wird. Diese Erscheinung ist auch von volkswirtschaftlichem Interesse, denn es kann daraus auf eine Zunahme des Reisebedürfnisses und auf die Erweiterung der Verkehrsbeziehungen breiterer Bevölkerungsschichten geschlossen werden. Dieser Entwicklungsgang ist durch die in den letzten Jahren erfolgte vermehrte Führung der III. Wagenklasse bei den Schnellzügen von der Staatsbahnverwaltung wesentlich gefördert und, wie die Ergebnisse zeigen, damit bestehenden Bedürfnissen entsprochen worden.

Um aber auch zu einem Einblick in die betriebswirtschaftlichen Verhältnisse zu gelangen, ist es notwendig, auch die Frage der Kosten im Vergleich mit den Einnahmen zu untersuchen. Eine vollständig genaue Feststellung der ersteren ist allerdings nicht möglich, da alle Selbstkostenberechnungen berechtigten Zweifeln begegnen. Immerhin aber ist es möglich, dieselben annähernd zu ermitteln und damit eine brauchbare Vergleichsgrundlage zu erhalten. Im allgemeinen ist anzunehmen, daß die auf den Personen- und Güterverkehr entfallenden Anteile der Gesamtkosten annähernd dem Verhältnis der Leistungen dieser Verkehre zur Gesamtleistung entsprechen müssen und daß nach demselben Grundsatz innerhalb beider Verkehre die auf die einzelnen Zuggattungen entfallenden Kostenanteile ermittelt werden können.

Die folgenden Angaben über die Kosten des Schnellzugsverkehres wurden nach dem hier angedeuteten Verfahren*) ermittelt, wobei die Untersuchung bis auf das Jahr 1895 ausgedehnt wurde. Hiedurch wird einerseits der Überblick erweitert, andererseits ermöglicht ein derart ausgedehnter Vergleich auch eine gewisse Kontrolle der Ergebnisse.

In der folgenden Zusammenstellung V ist zunächst das allgemeine Verhältnis der Kosten und Einnahmen des Schnellzugverkehres ersichtlich gemacht.

Aus diesen Angaben erhellt, daß der Schnellzugverkehr, im Gegensatz zum Gesamtpersonenverkehr, durch-

*) Vergl. hierüber die Abhandlung des Verfassers „Die Selbstkosten des Personenverkehres" in der Zeitschrift „Eisenbahn und Industrie" vom 20. Februar 1906 und deren Besprechung in Nr. 66 der „Zeitung des Vereines Deutscher Eisenbahnverwaltungen" vom selben Jahre.

In der gegenwärtigen Studie wurden zunächst die Kosten (K') der Personen führenden Züge überhaupt nach der Formel $K' = \frac{K \cdot d}{100}$ ermittelt, worin K = Gesamtkosten bedeutet und d einen Durchschnittswert in Prozenten darstellt, der aus den auf den gesamten Personenverkehr entfallenden Prozentanteil der Leistungen an Zugswagenachs- und Bruttotonnenkilometern gebildet wird.

In derselben Weise wurde der Kostenanteil der Schnellzüge ermittelt, wobei d dem Durchschnittswert des Leistungsverhältnisses dieser Züge zur Gesamtleistung der Personen führenden Züge entspricht und K die Gesamtkosten dieses letzteren Verkehres darstellt. Bei den Kosten würden überall nur die eigentlichen Betriebsauslagen in Rechnung gezogen.

Über Selbstkosten wird im übrigen noch auf die sehr interessanten Abhandlungen in Nr. 92 und 93 der „Zeitung des Vereines Deutscher Eisenbahnverwaltungen" vom Jahre 1902 und auf die Nr. 38, 39 und 48 derselben Zeitschrift vom Jahre 1904 verwiesen.

Zusammenstellung V.

Im Jahre	Kosten: A. Gesamtkosten (eigentliche Betriebsauslagen)	Kosten: B. Anteil, der auf die Personen führenden Züge überhaupt entfällt		Kosten: C. Anteil, der auf die Schnellzüge entfällt		Erzielte Einnahmen bei den Schnellzügen	Sohin Überschuß + oder Abgang — aus dem Schnellzugsverkehr
	in Kronen	in Kronen	in Prozenten von A	in Kronen	in Prozenten von B	in Kronen	in Kronen
1895	107,830.196	42,463.531	39·38	8,041.766	19·15	12,234.832	+ 4,193.066
1896	111,795.440	42,851.193	38·33	8.180.292	19·09	12,164.092	+ 3,983.800
1897	137,366.108	51,814.495	37·72	10,336.991	19·95	12,795.672	+ 2.458.681
1898	154.129.588	57,243.729	37·14	11,523.162	20·13	13.233.793	+ 1,710.631
1899	167,578.262	61,719.073	36·83	12,282.095	19·90	13,262.864	+ 980.769
1900	184.767.244	66,887.999	35·66	13,518.064	20·21	14,598.287	+ 1,080.223
1901	195.142.868	71,419.289	36·60	14,463.013	20·25	14,929.368	+ 466.355
1902	196,584.403	72,755.887	37·01	15,307.838	21·04	16,032.294	+ 724.456
1903	198,972.657	73,241.835	36·81	15,651.780	21·37	16,196.926	+ 545.146
1904	201,333.865	75,379.369	37·44	16,530.695	21·93	16,462.097	— 68.598
1905	204.835.687	76,792.899	37·49	16.925.155	22·04	18,190.887	+ 1,265.732
1906	218,549.960	82.480.755	37·74	18.096.278	21·94	21,874.818	+ 3,778.540

Digitized by Google

aus aktiv ist, d. h. Betriebsüberschüsse liefert. Der Rückgang dieser Überschüsse, der von 1896 bis 1904 zu beobachten ist, findet in dem verhältnismäßig starken Ansteigen der Gesamtkosten und des Anteils der Personen führenden Züge an denselben, der naturgemäß auch in dem Kostenanteil der Schnellzüge zum Ausdruck kommen muß sowie in der langsameren Zunahme der Einnahmen eine den tatsächlichen Verhältnissen wahrscheinlich sehr nahe kommende Erklärung.

(Schluß folgt.)

Der Kampf gegen die Tuberkulose und der Eisenbahnbetrieb.

Von Nordbahnarzt Dr. jur. et med. Ferdinand Winkler in Wien. Nach einem bei der VI. internationalen Tuberkulosekonferenz in Wien, September 1907 gehaltenen Vortrage.

Die Bestrebungen der Kulturstaaten, gegen die Tuberkulose als Volkskrankheit einzuschreiten, haben dazu geführt, alle etwa möglichen Wege der Ansteckung zu untersuchen und auf Mittel zu sinnen, wie die Übertragung der Tuberkuloseerreger hintangehalten werden könne. Da frühzeitig die Erkenntnis gewonnen wurde, daß das enge Zusammenleben von Kranken mit Gesunden eine der Hauptursachen der Verbreitung der Krankheit sei, so ging man schon vor langer Zeit daran, alle jene Anstalten, in welchen dauernd oder zeitweise ein enges Zusammentreffen verschiedener Menschen unvermeidbar ist, einer genaueren Prüfung zu unterwerfen. So kam es zu den umfassenden Studien über die Verbreitung der Tuberkulose in den Armeen und in großen Arbeitsbetrieben.

Unmittelbar an das Studium der Tuberkuloseverbreitung durch das Zusammenleben von Menschen schloß sich die Untersuchung der Frage, ob die Tuberkulose auch durch den Verkehr übertragbar sei, und hier setzten die berühmt gewordenen Untersuchungen von Koch, Petri und Cornet ein. Es zeigte sich, daß tatsächlich der Eisenbahnverkehr imstande sei, bei der Übertragung der Tuberkulose eine Rolle zu spielen und es mußte auf Mittel und Wege gesonnen werden, um diese Möglichkeit einerseits im Interesse des reisenden Publikums, andererseits im Sinne einer allgemeinen Volkshygiene auszuschalten.

Von der Überzeugung durchdrungen, daß der eingetrocknete Auswurf von tuberkulosekranken Menschen eine Hauptquelle der Infektion sei, erließen die Eisenbahnverwaltungen zunächst Spuckverbote und andererseits bemühten sie sich, ausreichende Desinfektionsverfahren einzuführen.

Auf dem Brüsseler 11. internationalen hygienischen Kongresse hat Alois Lode ein außerordentlich instruktives Referat über die Desinfektionsfrage der Eisenbahnwagen gehalten. Er hat mit Recht hervorgehoben, daß es verhältnismäßig leicht sei, Viehtransportwagen zu desinfizieren, daß aber die Verhältnisse bei den Personenwagen um vieles komplizierter seien, wenn auch bei letzteren an die Wirksamkeit der Desinfizientien ungleich geringere Forderungen zu stellen seien, da, von vereinzelt vorkommenden Fällen von Milzbrand und Tetanus abgesehen, keine ätiologisch bekannte Infektionskrankheit durch versporbare Mikroorganismen hervorgerufen wird. Die Schwierigkeiten liegen nicht so sehr in der Auswahl der Mittel, als darin, daß verschiedene Typen in Konstruktion und Ausführung vorliegen und infolgedessen die Chancen für das Gelingen der Sterilisierung großen Schwankungen unterworfen sind. Der Unterschied zwischen einem Personenwagen mindester Klasse und einem zum Viehtransport benützten Güterwagen ist in bezug auf die Desinfektionsmöglichkeit ungleich geringer als zwischen einem Personenwagen III. Klasse und einem mit modernem Komfort ausgestatteten Salonwagen.

Die Frage, welche bei den Viehwagen diskutabel ist, ob nach jedem Gebrauch der Wagen zu desinfizieren ist oder nicht, wird von Lode in bezug auf die Eisenbahnwagen mit „nein" beantwortet; „ebensowenig wie man eine Schule, eine Wohnung oder ein Wirtshaus ohne Verdacht auf eine stattgehabte Infektion wird zur Desinfektion stellen können, ebensowenig kann man dies bezüglich der Personenwagen verlangen; erhöhte Reinlichkeit würde zweifellos mit mehr Recht verlangt werden können".

Lode beschäftigt sich zwar nicht mit der Tuberkulose im speziellen, sondern er sucht die Frage nach der Desinfektionsmöglichkeit von Eisenbahnwagen im allgemeinen zu beantworten; seine Versuche sind aber so wichtig, daß sie eine genauere Wiedergabe verdienen. Er hatte zu seinen Studien dreierlei Typen zur Verfügung:

1. Einen Waggon III. Klasse, Serie C Gruppe I mit einem einzelnen Kupee und zwei Doppelkupeen.

2 Einen Wagen I. und II. Klasse älterer Konstruktion ohne Verbindungsgang Serie A B mit zwei achtsitzigen Kupeen II. Klasse und zwei Stirnhalbkupeen I. Klasse.

3. Einen Wagen Serie A Be mit einem Interkommunikationsgange mit zwei Kupeen II. und einem Kupee I. Klasse. Die II. Klasse war durchaus mit Lederpolstern, die I. Klasse mit Plüschsitzen ausgestattet.

Als Testmaterial wurden Seidenfäden verwendet, die mit Staphylokokken und mit Diphtheriebazillen infiziert waren. Zur Desinfektion wurde Formalin verwendet, und zwar in zwei Formen, einem kombinierten Scheringschen Äskulap-Apparat mit gleichzeitiger Wasserverdunstung und einem Flüggeschen Formalinverdampfungs-Apparat, wobei die Formalindämpfe von der Seitenwand der Wagen aus mittelst eines Schlauches in das Wageninnere geleitet wurden.

Die an den Wagen III. Klasse gewonnenen Ergebnisse waren im ganzen befriedigend, besonders günstig in dem Einzelkupee, wo in drei Versuchen das gesamte eingelegte bakteriologische Material abgetötet wurde, obwohl auch einzelne Fäden hinter einen eine Bekanntmachung tragenden Karton gesteckt worden waren. In den beiden Doppelkupeen wurde auf den Sitzen, den Stellagen, bei der Deckenventilation usw. alles vernichtet; nur die Fäden, welche am Boden lagen und größtenteils durch die Matte gedeckt waren, wiesen unbeeinflußte Organismen auf.

Die Versuche in den Kupeen I. und II. Klasse verliefen nicht sehr günstig; die Mißerfolge waren in beiden Wagenkategorien ziemlich gleich. Die unter den Pölstern der Sitze oder eingeklemmt zwischen Sitz und Lehne oder unter der Bodendecke befindlichen Fäden wurden vom Desinfektionsmittel nicht getroffen. Zum Unterschiede gegenüber der III. Klasse wurden auch die hinter die Ankündigungstafel gelegten Proben nicht getötet; dieser Unterschied erklärt sich daraus, daß in den Wagen III. Klasse nur dünnes, schlecht anliegendes Papier, in den Wagen I. und II. Klasse ein Papierdeckel mit gut eingepaßtem Rahmen die Ankündigung trug.

Die Versuche, ähnlich wie bei der Wohnungsdesinfektion, durch Ausbreiten, Zerlegen und Aufhängen des Mobiliars bessere Resultate zu erzielen, fielen hinsichtlich der I. Klasse ohne nennenswerten Erfolg aus; bei der II. Klasse, deren einfacheres Inventar eine freiere Anordnung gestattete, war der Erfolg günstig.

Die Desinfektion des Interkommunikationsganges fiel, wie zu erwarten war, vollkommen zur Zufriedenheit aus.

Auf Grund seiner Versuche hält Lode die Dämpfung der Wagen mit Formalin nicht für ausreichend; die Formalinanwendung stellt ihm nur ein — allerdings sehr wertvolles —

Digitized by Google

Vorverfahren dar, dem noch weitere Desinfektionsmaßnahmen folgen müssen. Mit Rücksicht auf die geringe Zuverlässigkeit der Vernichtung der Keime am Boden der Wagen fordert er Waschungen desselben mit antiseptischen Lösungen (2% Lysol oder ähnliche Präparate); nur für Polster, Bettzeug der Schlafwagen, Teppiche, Vorhänge und Schutzdecken verlangt er die Durchdämpfung im strömenden Wasserdampfe in eigenen Kasten, denen der Dampf aus der Lokomotive zugeführt wird.

Die Vorschläge von Erbstein*), das Inventar der Wagen aus ausglühbaren Stoffen herzustellen und auch für die Bettwäsche nur Asbest zu verwenden, scheinen ihm bei dem heutigen Stande der Technik und bei den berechtigten Forderungen der Reisenden nach Bequemlichkeit als Utopie. Dagegen stellt er das Verlangen auf, daß beim Wagenbau mehr auf die Bedürfnisse der Desinfektion Rücksicht genommen wird. Die Polster und Rückenlehnen der I. und II. Wagenklasse sollen auf einer glatten, leicht desinfizierbaren Unterlage, z. B. auf glatten, mit Emailfarben bestrichenen, passend geformten Holzbänken, aufhängbar aufgelegt werden; ebenso könnten Decken und Wände mit einem desinfizierbaren Anstrich versehen werden. Alle toten Winkel, in denen sich unfehlbar Staub ansammelt, wären zu verschalen und die Verschalungen waschbar und desinfizierbar zu gestalten.

Die gleichen Bedenken gelten für die Formalinmethode, welche im Juni 1903 bei den badischen Staatseisenbahnen eingeführt wurde und für das Verfahren, das bei der Pullmann Company in Verwendung steht. In Baden müssen sämtliche zur regelmäßigen Untersuchung in der Werkstätte eintreffenden Personenwagen I. und II. Klasse vor Beginn der Reinigungsarbeiten zunächst der Formalindesinfektion unterworfen werden. Die Formalindampfentwicklung wird durch Übergießung mit rotglühenden Heizkörpern mit 20% Formaldehydlösung hervorgerufen und durch sieben Stunden im Gange belassen.

Bei den von der Pullmann Company angenommenen Verfahren, das sich durch Rücksichtnahme auf das wertvolle Material der Salon- und Schlafwagen auszeichnet, werden die Sitze des Wagens vorgezogen, die Polster aus den Rahmen losgelöst, die oberen Betten aufgeklappt, die Kopfseite quer über den Sitz gelegt, die Matratzen der unteren Betten bogenförmig über die Kopfteile gestellt, die Vorhangstangen herausgehoben, die Vorhänge am unteren Ende an Nägeln angehakt, die Bettdecken glatt und faltenfrei über die Vorhangstangen geworfen und die Matratzen ebenfalls bogenförmig aufgestellt; alle inneren Türen werden geöffnet, alle äußeren Türen, Fenster, Dachfenster und Ventilatoren fest verschlossen. Durch Übergießen von Kaliumpermanganat mit Formalin werden dann Dämpfe erzeugt, denen der Wagen durch eine Stunde ausgesetzt ist.

Die europäische Schlafwagengesellschaft benützt noch Formanlampen und führt wöchentlich einmal die Formalindesinfektion jedes Wagens durch, während die Reinigung des Wagens mit desinfizierenden Lösungen regelmäßig in jeder Endstation erfolgt. Nach den bei dieser Gesellschaft geltenden Bestimmungen werden aber jene Wagen, welche von Reisenden mit übertragbaren Krankheiten benützt wurden, nach Ankunft in der entsprechenden Station außer Betrieb gesetzt und gründlich desinfiziert, die Betteinrichtung des von dem Kranken benützten Abteils vollständig gewechselt und nach erfolgter Dampfreinigung neu aufgearbeitet. Diese Maßnahme erfolgt übrigens bei jeder Hauptreparatur eines Wagens, mindestens zweimal jährlich, wobei also die Decken, Roßhaare der Matratzen und die Flaumen der Polster einem vollständigen Waschprozesse unterworfen werden.

*) A. Erbstein: Die Hygiene auf Eisenbahnen („Österreichische Eisenbahnzeitung", XXV, Nr. 36).

Unter allen bisnun in Verwendung kommenden Formalinverfahren scheint das von der Pullmann Company adaptierte die besten Resultate zu liefern; selbstverständlich kommt dieses Verfahren nur für die höchsten Wagenklassen in Betracht; bei den niedrigeren Wagenklassen reicht, wie sich aus den Versuchen von Lode ergibt, das gewöhnliche Formalinverfahren vollständig aus.

Vielleicht dürfte eine entsprechend konstruktive Verwendung des von Rubner*) gefundenen Prinzips, daß gesättigter Wasserdampf von niedriger Temperatur mit feuchten Desinfektionsmitteln gemischt deren Tötungskraft erhöht, eine zweckmäßige Desinfektion gestatten. Jedenfalls hat Trautmann**) gezeigt, daß man Bücher mit niedrig temperiertem, gesättigten, unter Vakuum strömenden Formaldehydwasserdampf ausreichend desinfizieren könne.

Mit der Formalindesinfektion muß eine sorgfältige Reinigung Hand in Hand gehen. Die amerikanische Schlafwagengesellschaft hat sehr zweckmäßig angeordnet, daß die Reinigung nach der Desinfektion vorgenommen werden müsse. Die Vorschriften, welche die europäische Schlafwagengesellschaft hinsichtlich der Reinigung aufstellt, sind in dieser Hinsicht wohl nicht als zureichend zu bezeichnen; sie entsprechen zwar den landläufigen Begriffen von „Reinemachen" und von „Wohnungsaufräumen", sie genügen aber nicht den gesundheitlichen Anforderungen. Die geltenden Bestimmungen verlangen, daß jeder Wagen der Gesellschaft nach Eintreffen in der Endstation gelüftet und ausgekehrt werde; sämtliche Teppiche sind außerhalb des Wagens gut auszuklopfen, abzubürsten und zusammengerollt aufzustellen; die Betten, Sitze und Lehnen müssen ebenfalls ausgeklopft und gebürstet werden, worauf das Abwischen des Wageninnern mit weichen Lappen und Aufwaschen des Linoleumbelags des Fußbodens erfolgt.

Das mühevolle Reinigungsverfahren, welches die Desinfektionsvorschrift für die österreichischen Eisenbahnen verlangt, leidet an ähnlichen Mängeln. Nach dieser Instruktion werden vor allem die etwa vorhandenen Auswurfstoffe der Kranken mit 5%igem Karbolwasser weggewaschen; alle waschbaren Gegenstände werden in 5%igem Karbolwasser ausgekocht, alle anderen nicht entfernbaren Holz- und Metallteile mit Karbolwasser abgerieben. Samt, Seide, Wollstoffe und Teppiche werden durch drei aufeinanderfolgende Tage täglich einmal dem Karbolspray solange ausgesetzt, bis auf den Stoffen die Lösung in Form kleiner Tröpfchen sichtbar wird; zum Schlusse werden diese Stoffe mit trockenen Wollappen abgewischt.

Nach dem heutigen Stande der Technik muß man mit derartigen Reinigungsverfahren aufhören und in erster Linie die Absaugung des Staubes und damit auch vieler Infektionsstoffe durch einen entsprechenden Apparat durchführen. Pieck hat schon 1904 auf einer Tagung der bahnärztlichen Vereine von Bromberg, Danzig und Königsberg auf die Bedeutung des Vakuumreinigers für die Eisenbahnen hingewiesen, und die letzten Jahre haben Apparate gebracht, welche für diesen Zweck recht verwendbar sind; sie beruhen darauf, daß man in einer Rohr- oder Schlauchleitung einen kräftigen Luftzug erzeugt, der den Staub durch diese Leitung mitreißt und in geeigneten Behältern ablagert. Berghaus***) hat in einem Eisenbahnwagen, der aus zwei Abteilen 1. Klasse, vier Abteilen 2. Klasse mit Doppelsitzen und einem Halbabteil mit einfachen Sitzen bestand, in zwei Stunden 971 *g* Staub abgesaugt; die Saugwirkung war nicht auf die oberflächlichen Teile der Teppiche und der Polster

*) Rubner: „Arch. f. Hygiene", Bd. 56, pag. 245, 1906.
**) Trautmann: „Zeitschr. f. Tuberkulose" X, pag. 500.
***) Berghaus: „Arch. f. Hyg.", Bd. 35, pag. 67, 1905.

Digitized by Google

beschränkt, sondern machte sich auch in den tiefer gelegenen Partien geltend. Der unter den Teppichen auf dem Fußboden liegende Schmutz wurde gleichfalls mitgerissen; auch Körperchen, die schwerer als Staub sind, wie kleine Eisenteilchen, wurden angesaugt.

Die Entstaubungsvorrichtung besteht dabei im wesentlichen aus einer Saugluftpumpe, einem Staubaufnehmer und einer Schlauchverbindung zwischen diesen beiden Apparaten. Im Prinzipe kann jede Pumpe in Verwendung kommen, sofern sie nur die genügende Luftmenge ansaugt und ein genügend hohes Vakuum erzeugt; bei gewöhnlichen Luftpumpen ist es aber nötig, dafür zu sorgen, daß die mit Staub beladene Luft vor dem Eintritt in die Pumpe durch besondere Filtervorrichtungen gereinigt werde, da sonst sofort Betriebsstörungen eintreten.

Die Siemens-Schuckertwerke haben rotierende Pumpen konstruiert, welche dieser Filtervorrichtung nicht bedürfen und die durch Elektrizität angetrieben werden; sie eignen sich ganz vorzüglich für die Reinigung von Eisenbahnwagen. Sehr zweckmäßig ist die Konstruktion der Staubaufnehmer; für Gegenstände, an die das Mundstück des Staubaufnehmers unmittelbar angelegt werden kann, werden Saugrüssel aufgesetzt; für Ecken, welche man mit diesen Ansätzen nicht in genügend sicherer Weise zu bestreichen vermag, ist ein Turbinen-Saugbläser vorgesehen, der vor dem Absaugen ein leichtes Aufblasen des Staubes bewirkt, wodurch dieser unmittelbar vor die eigentliche Saugöffnung gebracht wird.

Ein anderes Prinzip, das sich ebenfalls für die Reinigung der Eisenbahnwagen als sehr brauchbar erwiesen hat, ist im Apparate der Purofak-Gesellschaft erreicht; der Apparat arbeitet zum Unterschiede von den anderen Absaugevorrichtungen ohne Motor und ohne Pumpe und erzielt seine Wirkung lediglich durch die absaugende Kraft eines Vakuums, das er mittels Dampfkraft selbst erzeugt. Die angesaugte Luft wird samt dem Dampfstrahl direkt in ein Sammelgefäß oder in einen Kanal ausgeblasen.

Eine solche Purofak-Anlage wurde auf dem Wiener Bahnhofe der österreichisch-ungarischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft zunächst zu Demonstrationszwecken ausgeführt. Die Saugleitung, die aus glatten Mannesmannröhren hergestellt war, lag längs des Geleises, welches zur Aufstellung der zu reinigenden Wagen diente, und war mit einigen Anschlußknieen versehen, an welche die etwa 25 *m* langen Gummischläuche durch Holländerverschraubungen befestigt und durch die Plattformtüren oder durch Fensteröffnungen in das Innere der zu reinigenden Wagen geleitet werden; an ihrem Ende waren die Schläuche mit einem, dem jeweiligen Zwecke entsprechend geformten, auswechselbaren Mundstücke zur Absaugung des Staubes und Kehrichtes versehen.

Die Arbeitsweise einer solchen Anlage ist höchst einfach. Dem Saugapparate wird mittels eines Dampfventiles von einer am selben Geleise oder auf einem Nachbargeleise aufgestellten Lokomotive Dampf zugeführt. In dem Momente, als das Ventil geöffnet wird, erzeugt der den Apparat durchströmende Dampf ein Vakuum, das sich durch die ganze Saugleitung bis zu den Mundstücken der Gummischläuche fortpflanzt. Durch die infolge des Vakuums eintretende Saugwirkung werden aller Staub, Kehricht und andere Unreinigkeiten durch die Mundstücke angesaugt, durch die Saugleitung dem Apparate zugeführt und mit dem heißen Dampfstrahl vermengt, direkt in den Auspufftopf oder in den Kanal geführt.

Weiteren Versuchen bleibe es vorbehalten, ob sich dieses Prinzip nicht mit dem von Hoton und Vandarn bei den belgischen Eisenbahnen versuchten Verfahren der Formalindesinfektion kombinieren läßt; nach dem von ihnen ausgearbeiteten Verfahren wird der von der Lokomotive gelieferte Wasserdampf unter Druck mit einer 40%igen Formaldehydlösung in einem Saugapparat gemischt, von da in gasförmigem Zustande in die zu desinfizierenden Wagen getrieben. Auch das oben erwähnte Rubnersche Prinzip ließe sich mit Erfolg in gleicher Weise verwenden.

Mit der Desinfektion und Reinigung der Wagen sowie der Aufstellung von entsprechend zahlreichen Spuckgefäßen ist vorderhand der Rücksicht auf die Sicherheit des Publikums Genüge geleistet. Die Worte von Brouardel: On est en droit d'exiger que les moyens de transport mis à la disposition d'un public de jour en jour plus nombreux ne deviennent pas eux-mêmes des agents de transmission, haben insoferne ihre Berechtigung, als man wirklich fordern muß, daß zwar alle Maßnahmen getroffen werden müssen, um die Gesundheit des reisenden Publikums nicht zu gefährden, daß aber darunter die Rücksicht auf die Bequemlichkeit und Behaglichkeit nicht leiden dürfe. Bernheim*) hat wohl recht, wenn er meint, daß ein Eisenbahnwagen nicht so keimfrei gehalten werden müsse wie ein Operationssaal; diese Worte fallen um so mehr ins Gewicht, als derselbe Bernheim im Jahre 1890 die häufigen Erkrankungen der Geschäftsreisenden an Tuberkulose auf die Infektionsgelegenheit in den Eisenbahnwagen zurückführte. Trotzdem die Lebensbedingungen der Geschäftsreisenden sehr gut sind (reichliche Bewegung in frischer Luft, gute Ernährung), fand er unter 327 an Tuberkulose erkrankten reisenden Kaufleuten nicht weniger als 217, bei denen keine hereditäre Disposition vorhanden war. Und wenn auch Bernheim mit Rücksicht auf anderweitige Schädlichkeiten (Alkoholmißbrauch, geschlechtliche Exzesse) nicht den Schluß zog, daß sich diese Geschäftsreisenden ihre Tuberkulose in den Eisenbahnwagen geholt haben, so nahm er doch das Bestehen eines Zusammenhanges an.

Ich selbst habe als Bahnarzt der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Wien die Beobachtung gemacht, daß die Bediensteten, welche dem Magazin für die in den Eisenbahnwagen gefundenen Gegenstände zugeteilt waren, an Tuberkulose erkrankten; ich veranlaßte deshalb, daß die Fundgegenstände vor ihrer Einschließung in das Magazin einer Formaldesinfektion unterworfen werden, ließ die erkrankten Bediensteten von ihrem Dienste abziehen und erreichte damit, daß diese Infektionsgelegenheit ausgeschaltet wurde.

Selbstverständlich genügt es nicht, daß die Reinigung und die Desinfektion sich nur auf die Eisenbahnwagen beschränke; auch die Warteräume für das Publikum sind in gleicher Weise zu behandeln; es geht nicht an, daß die Warteräume nur von Zeit zu Zeit gründlich gewaschen werden. Man muß fordern, daß die Staubabsaugung und die Desinfektion mindestens wöchentlich einmal erfolge. Für die Warteräume dürften wohl die desinfizierenden Wandanstriche**) (Amphibolinfarben, Porzellanemailfarben) empfehlenswert sein; daß in den Warteräumen das Spuckverbot streng gehandhabt werden muß und daß Spucknäpfe in genügender Zahl zur Verfügung zu stehen haben, ist wohl selbstverständlich.

(Schluß folgt.)

TECHNISCHE RUNDSCHAU.

Schienenrücker. Ein sehr brauchbares Hilfswerkzeug der Bahnerhaltung ist der von dem Bahnmeister Bauer erfundene Schienenrücker, der bereits sehr viel verwendet wird. Der einfache Apparat besteht aus einer Schraubenspindel, auf deren beiden Seiten sich je ein Rechts- und Linksgewinde befindet. Auf die beiden Gewinde sind mit entsprechenden

*) S. Bernheim: La défense internationale contre la tuberculose. „Zeitschr. f. Tuberkulose" IX, pag. 362, 1906.

**) Jacobi: Desinfizierende Wandanstriche. Hygien. Rundschau Nr. 5, 1901; Lydia Rabinowitsch: Über desinfizierende Wandanstriche mit besonderer Berücksichtigung der Tuberkulose. Zeitschrift für Hygiene 1902, Bd. 40.

Digitized by Google

Muttergewinden versehene Kloben aufgeschraubt, welche genau in die Löcher der zu rückenden Schienen passende Zapfen besitzen. Die Mitte der Schraubenspindel ist mit zahnartigen Vorsprüngen ausgestattet, in die ein abnehmbarer Schlüssel eingreift, mittels dessen man die Schraubenspindel in Drehung versetzen und somit die Kloben sich einander nähern oder von einander entfernen kann. Werden die Zapfen in die Laschenlöcher von zwei aneinander stoßenden Schienen gesteckt, so kann man mittels des Schlüssels die Schienen einander nähern oder von einander entfernen. In den Zapfen vorgesehene Schlitze dienen zur Aufnahme von Keilen, mittels deren der Schienenrücker fest an die Schienen angekeilt werden kann. Da der Schlüssel von hinreichender Länge ist, können durch Anziehen der Schraubenspindel in dem einen oder anderen Sinne ein oder zwei Arbeiter einen Druck von 5000 bis 10.000 *kg* ausüben und ein verhältnismäßig großes Schienengestänge nach der einen oder anderen Richtung bewegen. Es können somit mit diesem Schienenrücker die Stoßlücken mit größter Genauigkeit leicht und schnell geregelt werden, auch können Schienen zu jeder Jahreszeit mit Sicherheit in 4 bis 10 Minuten ausgewechselt werden.

Zugsicherung auf der Lokomotive. Es hat sich gezeigt, daß die Lokomotivführer bei dichtem Nebel, auch wenn sie die Strecke ganz genau kennen, durchaus nicht immer wissen, an welcher Stelle des Schienenweges ein Signal steht, so daß sie über den im Nebel unsichtbaren Mast hinwegfahren, ohne sich bemüht zu haben, die Stellung des Signalarmes vielleicht doch noch zu erspähen. Eine neue von Siemens & Halske konstruierte Signaleinrichtung verfolgt nun als Hauptzweck, den Führer durch einen vor seinen Augen auf der Lokomotive angebrachten Apparat darauf aufmerksam zu machen, daß in ganz kurzer Zeit ein Signal zu erwarten ist. Sobald der Apparat also in Tätigkeit tritt, muß der Lokomotivführer in einer Entfernung von weniger als 100 *m* ein Signal sehen; kann er seine Stellung — ob Halt! oder Fahrt! — nicht erkennen, dann muß er den Zug anhalten und durch Herangehen an den Signalmast die durch diesen gegebene Weisung erkunden. Man hat aus schwerwiegenden Gründen davon abgesehen, dem Führer direkt auf der Lokomotive anzuzeigen, ob er halten müsse oder weiterfahren dürfe. Wenn der Führer kein Signal außerhalb seines Aufenthaltsraumes mehr zu beachten braucht, so würde seine Aufmerksamkeit, die er der Strecke widmen muß, sicherlich bedeutend abnehmen. Das Herausspähen aus der Lokomotive, das für die Sicherheit des Zuges unbedingt notwendig ist, würde allmählich ganz unterbleiben und nur noch der kleine Apparat im Führerhäuschen beobachtet werden. Der neue Eisenbahnsignalapparat der Firma Siemens & Halske besteht darin, daß in einem bestimmten Abstand von jedem Signal neben dem Geleise zwei parallele, mehrere Meter lange Eisenbänder montiert sind, die einen kleinen Raum zwischen einander lassen. Von der Lokomotive streckt sich ein Arm aus, der einen struppigen Besen von biegsamen Kupferdrähten trägt. Dieser Besen wird beim Vorbeifahren zwischen den Eisenbändern hindurchgeführt, wodurch ein sehr inniger und vollkommen stoßfreier Kontakt herbeigeführt wird. Auf der Lokomotive erfolgt nun eine elektrische Auslösung, eine Glocke ertönt und eine weiße Scheibe wird durch eine rote ersetzt. Das Signal bleibt akustisch und optisch so lange stehen, bis der Führer es durch den Druck auf einen Knopf abstellt. Er weiß nun genau, daß ein Signal kommt und muß den Zug anhalten, wenn er es nicht sehen kann.

CHRONIK.

Investitionen auf den ungarischen Staatsbahnen. Um der Unzulänglichkeit in der Ausrüstung und den Raumverhältnissen der königlich ungarischen Staatsbahnen abzuhelfen, sollen umfangreiche Investitionen vorgenommen werden, für welche eine Summe von 200 Millionen Kronen in Aussicht genommen ist, die auf drei Jahre verteilt werden soll. Es handelt sich hiebei um die Ausgestaltung des Netzes der ungarischen Staatsbahnen durch Auswechslung von Schienen, die Legung neuer Geleise, Bau und Erweiterung von Stationen und Beschaffung neuer Waggons und Lokomotiven. Die ungarische Regierung hat im Frühjahr 1904 eine Investitionsvorlage eingebracht, welche die Verwendung von maximal 329 Millionen Kronen für eine Periode von fünf Jahren in Aussicht nahm. Die damals beanspruchte Summe ist jedoch nicht verbraucht worden und der ungarische Ministerpräsident hat kürzlich in einer Sitzung des Finanzausschusses mitgeteilt, daß aus der früheren Zeit noch bedeutende Kredite zur Verfügung stehen, die ungefähr 350 Millionen Kronen umfassen. Dazu kämen noch 200 Millionen aus der neuen Investitionsvorlage, die dem Abgeordnetenhause in diesem Monate unterbreitet werden soll, und 190 Millionen, die für Wasserbauten verwendet und in einem besonderen Gesetzentwurfe in Anspruch genommen werden sollen. Unter Einschluß der Kreditreste würde somit die ungarische Regierung für Investitionszwecke in Zukunft etwa 740 Millionen Kronen verausgaben können.

Gesundheitspflege und Wohlfahrtseinrichtungen im Bereich der vereinigten preußischen und hessischen Staatseisenbahnen. Hierüber gibt ein unlängst vom preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten herausgegebenes Heft eine anschauliche Übersicht. Besondere Aufmerksamkeit wird bekanntlich von den Eisenbahnverwaltungen der vorbeugenden Bekämpfung des übermäßigen Alkoholgenusses zugewendet. Der leitende Grundsatz war dieser: „Sollte die Durchführbarkeit des Alkoholverbotes (für den Betriebsdienst während des Dienstes und der Dienstbereitschaft im Bahnbereich) nicht von vornherein auf unüberwindbare Schwierigkeiten stoßen, so mußte den Bediensteten die Möglichkeit geboten werden, sich warme oder kalte Speisen auf leichte Art zu verschaffen“; andererseits mußte Gelegenheit geboten sein, wärmende oder kühlende alkoholfreie Getränke zu mäßigen Preisen zu genießen. Es sind aus diesem Grunde Einrichtungen mannigfaltiger Art getroffen. Die Verwaltung hat auf größeren Stationen und in den Werkstätten Kantinen eingerichtet, die zu billigen Preisen Speisen und Getränke, einschließlich leichten Bieres, aber mit Ausschluß von Branntwein abgeben. Unter den Bedingungen, unter welchen hiebei von Erhebung einer Pacht abgesehen wird, ist auch Nicht-Verabreichung alkoholischer Getränke aufgeführt. Ferner besteht die Anordnung, daß auf den Stationen, wo ein Bedürfnis hiefür besteht, an die Bediensteten kochendes Wasser zur Selbstbereitung von Kaffee unentgeltlich verabreicht wird. Daneben sind auf zahlreichen größeren Stationen und in vielen Werkstätten Kaffeemaschinen teils auf Kosten der Verwaltung, teils auf Kosten von Gemeinschaften aufgestellt worden, mittels deren Kaffee sehr billig hergestellt wird. In gleicher Weise sind Vorrichtungen zur Herstellung von Brausewasser und Brauselimonade beschafft worden, die gesunde und billige Getränke liefern. Die kleineren Stationen werden von gewissen, für den Versand günstig gelegenen Zentralen aus mit Brausewasser und Brauselimonade versorgt. Außerdem ist die Herstellung von Tee, Kakao und Bouillon zum Gegenstande ausgedehnter Versuche gemacht und auch die Beschaffung eines leichten, alkoholarmen Bieres empfohlen worden. Die Eisenbahndirektionen sind angewiesen, sich die weitere Ausbildung der geschaffenen Einrichtungen angelegen sein zu lassen. Als ein erfreuliches Zeichen verdient noch hervorgehoben zu werden, daß sich anscheinend auch der Genuß der Milch immer mehr einbürgert, insbesondere in den westlichen Bezirken. Hier haben mehrere Eisenbahndirektionen mit der Gemeinnützigen Gesellschaft für Milchausschank im Rheinland und Westfalen Abkommen ge-

Digitized by Google

troffen, nach welchen diese in der Nähe der Bahnhöfe Milchausschankhäuschen aufgestellt hat, die außer für Eisenbahnbedienstete auch für das gesamte Publikum zugänglich sind. Daneben ist in der Nähe jeder dauernden Arbeitsstelle gutes Trinkwasser jederzeit erhältlich.

LITERATUR.

Die Eisenbahnen Afrikas. Grundlagen und Gesichtspunkte für eine koloniale Eisenbahnpolitik in Afrika. Mit zahlreichen Karten und einer farbigen Karte über die Eisenbahnen und Wasserverkehrsstraßen Afrikas. Herausgegeben vom Kolonialpolitischen Aktionskomite. Berlin 1908. Verlag von Wilhelm Süsserott. Preis Mk. 5.

Durch das Entgegenkommen des Reichstags und der Kolonialverwaltung war das Komitee in den Stand gesetzt, von der umfangreichen amtlichen Denkschrift über die Eisenbahnen Afrikas, eine für die Allgemeinheit bestimmte, den wesentlichen Inhalt getreu wiedergebende Ausgabe zu veranstalten. Der erste Teil des Werkes enthält eine sachliche Schilderung der Entwicklung und des Standes, des Baues und Betriebes, der Unternehmungsform, der Rentabilität, der wirtschaftlichen Wirkungen und der strategisch-politischen Bedeutung aller zurzeit in den afrikanischen Kolonien vorhandenen Eisenbahnen sowie der zurzeit bestehenden Projekte. Im 2. Abschnitt werden in derselben Anordnung die sich ergebenden Folgerungen für die gesamte kolonial-politische Bedeutung des Eisenbahnwesens mit besonderem Hinblick auf die Deutsch-afrikanischen Kolonien erörtert.

Die Länge des gesammten Eisenbahnnetzes in Afrika beträgt rund 27.354 *km*. Davon kommen auf England 13.117 *km*, Ägypten 5252 *km*, Frankreich 5657 *km*, Deutschland 1398 *km*, Portugal 1173 *km*. Auf Deutschland fallen demnach nur 5·1% der Gesamtlänge.

Die deutschen Schutzgebiete in Afrika liegen mit Ausnahme von Südwestafrika, dessen teuerer Ochsenwagenverkehr durch den Aufstand hinlänglich bekannt geworden ist, ausschließlich in der Zone des Trägerverkehrs. Erst wenn man von einem Vergleich der Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen mit den früher zur Verfügung stehenden Verkehrsmitteln ausgeht, kann man die wirtschaftliche Wirkung der afrikanischen Eisenbahnen richtig würdigen. Im allgemeinen kann man rechnen, daß der Trägertransport für Tagemarschentfernung (15, höchstens 20 *km*) von der Küste den Doppelzentner Import- oder Exportware um M 8, die Tonne also um M 80 verteuert. Man hat berechnet, daß 1 Tonne Ware im Innern Afrikas durchschnittlich 1000 bis 2000 Francs mehr kostet als an der Küste, wenn Eisenbahnen für den Transport nicht vorhanden sind. Die bisherige Gewinngrenze wird beim Vorhandensein einer Eisenbahnverbindung entsprechend weit in das Land hineingeschoben, d. h. mit anderen Worten: wenn es sich bisher lohnte, ein bestimmtes Produkt 100 *km* weit von der Küste anzubauen und von dort auszuführen, ermöglicht es eine Eisenbahn, dasselbe Produkt aus einer Gegend, die z. B. 330 *km* von der Küste entfernt liegt, zu holen. Nachdem man in England nachgewiesen hatte, daß in den westafrikanischen englischen Kolonien die Trägerkosten für den Transport von Baumwolle aus dem Innern zur Küste bereits so groß waren, als der Preis für Baumwolle in England selbst, beschloß man, Eisenbahnen zu bauen, um die für die englische Industrie so notwendige Baumwolle aus den westafrikanischen Kolonien beziehen zu können. Was die strategisch-politische Bedeutung der Eisenbahnen in Afrika anbelangt, so hat gerade Deutschland auf diesem Gebiete in Südwestafrika reiche Erfahrungen gesammelt.

Es ist daher nötig, daß Deutschland in seinen Schutzgebieten nicht wie bisher einige kleine Stichbahnen baue, sondern eine systematische großzügige Verkehrspolitik treibe.

G. Freytags Verkehrsplan von Wien. Maßstab 1 : 15.000, Ausgabe 1908. Preis in verschiedenen Ausführungen K 1·20, 1·50, 2·50 und 2·40. Die neue Ausgabe bringt eine Neuerung, indem sie nach der Erlingerschen Patentfaltung hergestellt (Preis K 2·40) ist, welche es ermöglicht, den Plan wie ein Buch zu benützen, in ihm zu blättern, jeden beliebigen Teil aufzuschlagen, ohne den ganzen Plan ausbreiten zu müssen. Man hat stets nur zwei Seiten vor sich. Im übrigen ist der Plan mit größter Sorgfalt bis auf die letzte Zeit evident gehalten und vorzüglich ausgeführt.

CLUB-NACHRICHTEN.

Bericht über die Clubversammlung vom 24. März 1908.
Der Vizepräsident Herr k. k. Ministerialrat Koestler eröffnet die Versammlung mit folgenden Worten:

„Ich beehre mich hiemit, Ihnen folgende geschäftliche Mitteilungen zu machen:

Ich mache nochmals darauf aufmerksam, daß die diesjährige Generalversammlung am Dienstag, den 31. d. M. abgehalten werden wird. Ein Vortrag findet an diesem Tage nicht statt.

In der nächsten, am Dienstag, den 7. April, ½7 Uhr abends, stattfindenden letzten Clubversammlung der gegenwärtigen Saison wird Herr Leopold Ebert, Mitglied des Camera-Club, einen Projektions-Vortrag halten unter dem Titel: „Auswahl meiner besten photographischen Aufnahmen" (div. Genres). Zu diesem Vortrage werden auch Damen Zutritt haben.

Heute hält Herr Eduard Scheichl, k. k. Baurat im Eisenbahnministerium, einen Vortrag über: „Die elektrische Bahn Wien—Baden" und wird seinen Vortrag durch Lichtbilder erläutern."

Herr Baurat Scheichl leitet seinen Vortrag mit einer geschichtlichen Darstellung des Entstehens der elektrischen Bahn Wien—Baden ein und erörtert dann in interessanter Weise die Einrichtungen dieser Bahn und die wirtschaftlichen Erfolge, welche die Wiener Lokalbahn-Gesellschaft mit diesem Werke errungen hat. Der Vortrag wird in unserem Cluborgan zur Veröffentlichung gelangen.

Se. Exzellenz Herr Dr. v. Wittek, welcher unterdessen den Vorsitz übernommen hatte, dankte unter dem Beifall des zahlreichen Auditoriums, in welchem sich unter anderen Gästen auch der Oberbaurat des k. k. Eisenbahn-Ministeriums Baron Wolfgang v. Ferstel sowie der Direktor der Siemens-Schuckert-Werke Herr Neureiter befanden, dem Vortragenden für die trefflichen Ausführungen und schloß damit die Versammlung.

Gleichzeitig haben wir zu berichten, daß am 20. März d. J. eine Ausschußrats-Sitzung stattgefunden hat, in welcher der Jahresbericht 1907 seitens des Schriftführers zur Verlesung gelangte und angenommen wurde. Ferner wurde in dieser Sitzung der einstimmige Beschluß gefaßt, der General-Versammlung zu beantragen, den um den Club viel verdienten Herrn Baurat Schmarda, welcher seine Kassierstelle zurückgelegt hat, zum Ehrenmitgliede zu ernennen.

Der Schriftführer: Ober Ingenieur B. Kriser.

Neue Ausgabestellen von Anweisungen für die Theater und Vergnügungs-Etablissements.

Die Herren Heinrich Bincer, Inspektor der k. k. Eisenbahnbau-Direktion, VI/1 Gumpendorferstraße 10, und Maximilian Tanssig, Revident im k. k. Eisenbahnministerium, I Gauermanngasse 4, haben die Ausgabe obiger Anweisungen in liebenswürdigster Weise übernommen.

Das Benefizien-Komitee.

Voranzeige.

Das gefertigte Exkursions- und Geselligkeits-Komitee beabsichtigt auf Grund einer Einladung der Niederösterreichischen Landeseisenbahnen in den ersten Tagen des Monates Mai d. J. einen

Frühjahrsausflug nach Mariazell

zu veranstalten, an dem auch Gäste teilnehmen können. Nähere Details (über den Ausflug, Anmeldung zur Teilnahme, Preis etc.) werden rechtzeitig bekanntgegeben werden.

Das Exkursions- und Geselligkeits-Komitee.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten.

Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hilscher.

Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft

Winter 1907/8. — Winter 1907/8.

Reiseverbindungen

zwischen

Wien, den Alpenländern, Italien und Ungarn.

Giltig vom 1. Dezember 1907

[illegible]

Pränumerations-Einladung

auf die

„Österreichische Eisenbahn-Zeitung"

Organ des „Club österreichischer Eisenbahn-Beamten".

Erscheint vom April bis Oktober am 1. und 15. jedes Monates, von November bis März jeden Montag.

Mit 1. März 1908 begann das II. Quartal des XXXI. Jahrganges dieser im In- und Auslande verbreiteten, vom „Club österreichischer Eisenbahn-Beamten" herausgegebenen Zeitschrift.

Die „Österreichische Eisenbahn-Zeitung" bringt in jeder Nummer einen Leitartikel über irgend einen zeitgemäßen Gegenstand technischen, juristischen, kommerziellen oder administrativen Inhaltes aus dem Gesamtgebiete des Eisenbahnwesens, immer von berufenen Fachmännern. Besondere Rücksicht wird auf alle Erfindungen, Neuerungen und Fortschritte in allen fachlichen Zweigen genommen und der Lauf der Eisenbahnpolitik in sachlicher, objektiver Weise dargestellt. Stehende Rubriken sind: die technische Rundschau, worin die neuesten eisenbahntechnischen Nachrichten aus allen Kulturländern gebracht werden, volkswirtschaftliche Rundschau, worin auf alle wichtigen Vorgänge und Bedürfnisse der heimischen Volkswirtschaft mit besonderem Hinweis auf die sich ergebenden tarifarischen und verkehrstechnischen Fragen aufmerksam gemacht wird, elektrische Bahnen, worin Neuerungen und Neuanlagen besprochen werden, dann die Chronik für Personalien und Miszellen, eine kompendiöse Besprechung aller fachliterarischen Erscheinungen und ein Abdruck der im „Club österreichischer Eisenbahn-Beamten" abgehaltenen fachlichen Original-Vorträge.

Die Mitglieder des „Club österreichischer Eisenbahn-Beamten" erhalten die Zeitung unentgeltlich.

Solange der Vorrat reicht, werden komplette Jahrgänge früheren Datums gebunden oder lose, zu bedeutend ermäßigten Preisen abgegeben.

Die „Österr. Eisenbahn-Zeitung" erscheint seit Beginn des XVII. Jahrganges in wesentlich vergrößertem Umfange und kostet inklusive Zusendung per Post:

Für Österreich-Ungarn:	Für das Deutsche Reich:	Für das übrige Ausland
ganzjährig Kronen 10.—	ganzjährig . . Mark 12	ganzjährig . Francs 20
halbjährig „ 6.—	halbjährig . . . „ 6	halbjährig . „ 10

Die Administration, Wien, I. Eschenbachgasse 11, Mezzanin.

K. k. österreichische Staatsbahnen.
(K. k. Nordbahndirektion.)

Schnellzugsverbindungen

von Wien nach Berlin und retour via Oderberg.

Schnellzüge Wien—Berlin.

Ab Wien (Nordbahnhof) . . .	*†7.50 früh	3.05 nachm.	*10.05 nachts
An Oderberg	12.09 nachm.	8.51 abends	3.00 früh
„ Breslau	3.10 „	11.40 nachts	5.55 „
„ Berlin (Schl.-Bhf.)	8.36 abends	5.08 früh	11.04 vorm.
Fahrdauer Wien—Berlin	12 St. 46 Min.	14 St. 03 Min.	12 St. 59 Min.

Schnellzüge Berlin—Wien.

Ab Berlin (Schl.-Bhf.)	*†8.42 früh	4.57 nachm.	*11.50 nachts
„ Breslau	2.15 nachm.	10.05 nachts	6.10 früh
„ Oderberg	5.18 „	1.18 „	10.17 vorm.
An Wien (Nordbahnhof) . . .	9.40 nachts	6.15 früh	3.35 nachm.
Fahrdauer Berlin—Wien	12 St. 58 Min.	13 St. 18 Min.	15 St. 45 Min.

Weitere Verbindungen nach und von Hamburg, Kiel, Hannover, Bremen, Amsterdam, Rotterdam und London.

* Verkehr direkter, sehr bequemer Wagen I. und II. Klasse von Wien nach Berlin und retour.

† Restaurationswagen von Wien bis Oderberg bezw. Berlin und retour.

Bei den Nachtschnellzügen verkehrt ein direkter Schlafwagen I. und II. Klasse.

Die offizielle Auskunfts- und Fahrkartenausgabestelle in Berlin ist das „Amtliche Verkehrsbureau der k. k. österr. Staatsbahnen und des österr. Lloyd, Berlin, Unter den Linden 47" (Ecke Friedrichstraße).

Die kürzesten Schnellzugsverbindungen

von Wien (Nordbahnhof) nach Krakau und Lemberg

mit direkt verkehrenden, sehr bequemen, durch gedeckte Übergänge verbundenen Wagen I. und II. Klasse sind wie folgt hergestellt:

Ab Wien (Nordbahnhof) . . .	†7.50 früh	*8.00 abends	**10.05 nachts
An Krakau	2.43 nachm.	2.55 nachts	6.20 früh
„ Lemberg	8.40 abends	8.55 früh	1.30 nachm.
Fahrdauer Wien—Lemberg	12 St. 50 Min.	12 St. 55 Min.	15 St. 25 Min.
Ab Lemberg	†8.25 früh	**2.55 nachm.	*7.05 abends
„ Krakau	2.31 nachm.	9.14 nachts	1.05 nachts
An Wien (Nordbahnhof) . .	9.40 nachts	6.15 früh	8.05 früh
Fahrdauer Lemberg—Wien	13 St. 15 Min.	5 St. 50 Min.	13 St. — Min.

Weitere Verbindungen via Lemberg nach und von Czernowitz, dann nach und von Podwoloczyska.

† Restaurationswagen verkehren von Wien nach Lemberg und retour.

* Verkehr direkter Schlafwagen I. und II. Klasse von Wien nach Lemberg und retour.

** Verkehr eines Schlafwagens von Wien nach Podwoloczyska u. retour.

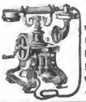
Deckert & Homolka

Elektrotechnisches Etablissement

Fabriks- u. Engros-Lager IV. Favoritenstr. 42. WIEN Niederlage u. Installation I. Kärntnerstr. 42.

Budapest. Prag. Brünn. Paris.

Fabrikation • Installation



von Telegraphen- und Mikrotelephon-Apparaten für alle Zwecke, insbesondere für den Eisenbahn-Signal-, Sicherheits- und Meldedienst, Blitzableitern, Dynamos, Elektromotoren und Ventilatoren, Wasserstands-Anzeigern, Beleuchtungskörpern, staub- und wasserdicht. 646

Soeben beginnt zu erscheinen:

Meyers Grosses Konversations-Lexikon.

Sechste, gänzlich neubearbeitete und vermehrte Auflage.

Ein Nachschlagewerk des allgemeinen Wissens.

148,000 Artikel u. Verweisungen.

11,000 Abbildungen, 1400 Tafeln und Karten.

20 Bände in Halbleder gebunden zu je 10 Mark.

Prospekte und Probehefte liefert jede Buchhandlung.

Verlag des Bibliographischen Instituts in Leipzig und Wien.

Digitized by Google

Wilhelm Beck & Söhne

k. u. k. Hoflieferanten

FILIALEN: Lemberg, Innsbruck, Sarajevo.

Wien, VIII. Langegasse 1, Zentrale.

Uniformen, Uniformsorten • • •

Kürschnerwaren und Kappen •

für Eisenbahnen. 651

Österreichische

Siemens-Schuckert-Werke

Wien, XX/2. Engerthstraße 150.

Elektrische Beleuchtung 696

Elektrische Kraftübertragung

Elektrische Bahnen

Dynamomaschinen • • •	• Elektromotoren •
Schaltapparate	Zähler
Installationsmaterial. • •	• • Bogenlampen. • •

Installationsbureau: VI/1 Mariahilferstraße Nr. 7.

Stefan v. Götz & Söhne

Wien und Budapest

Wien	Budapest
XX/1. Bez., Gießmanngasse 2.	b. Ganz & Co., Steinbrucherstr.
XX/1. Nordwestbahnstraße 53.	

Eisenbahn-Sicherungsanlagen

Bahnschranken mit und ohne Vorläutesicherung,

Zentralweichenstellungen

Signalanlagen, Industriegeleisesicherungen, Geleisesperrbäume, Wechselsperren, Sperrschuhe, Sicherungs- und Signaleinrichtungen aller Art für Eisenbahnen und Ausrüstung hiezu.

Rein pneumatische Niederdruck-Weichen und Signalstellung nach den Patenten der General Railway Signal Co., Buffalo und Rochester U.S.A. und der British Pneumatic Railway Signal Co., Ltd. London.

Werkzeuge und Gebrauchsartikel für den Bahnbau, Bahnerhaltungs- und Betriebsdienst

Berg- und Hüttenwesen

Bremsschuhe, Waggonschieber etc. Patent Büßing

Bremsschlitten Patent Schön.

Seuthe'sche Knall- und Lichtsignale

Telegramm-Adresse: Bahngötz Wien Telephon.

„A B C"-Code fünfte Ausgabe in Verwendung.

Telephon 21682 und 21683 Interurban. 637

C. Schember & Söhne

k. und k. Hof-Brückenwagen und Maschinenfabrik

Wien, I. Akademiestrasse 4

empfehlen ihre Erzeugnisse in Lokomotiv-, Waggon-, Fuhrwerks-, Magazin- und Autom. Wagen sowie Wagen aller Art.

Fabrik für

Eisenbahnsicherungsanlagen

Südbahn-Werk

• Wien •

X/3 Triesterstraße Nr. 40.

Telephon 8978.

Bahnschranken, Vorläutesicherungen, Schrankenantriebe. • Zentral-Stellwerke, Blockapparate. Signale, Kontaktschienen, Fühlschienen, Sperrbäume. • Wechselsperrschlösser. • • • • • • 436

Siemens & Halske

Aktiengesellschaft Wien.

Werk: III. Hainburgerstraße Nr. 29.

Direktion: III. Apostelgasse Nr. 12.

Eisenbahn-Sicherungsanlagen. Schwachstromanlagen.

Telegraphen- und Telephonanlagen, Anlagen für drahtlose Telegraphie, Marine- und Gruben-Signalapparate, Minenzünder, Feuermelde-, Wächterkontroll- und Alarmanlagen, Wassermesser, Wasserstands-Fernmelder, Schalttafel-Meßinstrumente, Wissenschaftliche-, Laboratoriums- und Eicheinrichtungen, Elektromedizinische Apparate, Röntgen-Einrichtungen, Trockenelemente, nasse Elemente, Elemente für Momentbeleuchtung, S. & H.-Beutelelemente, Kabel- und Leitungsdrähte für Telephon- und Telegraphenzwecke. 698

Kraluper Mineralöl-Raffinerie

690

PRAG liefert helle und dunkle Zylinderöle für Normal- und Heißdampf, helle und dunkle Maschinenöle, Wagenachsenöle, Petroleum, Benzin, Fette etc. etc.

Darlehen!

Allgemeine Cautionsbank Aktiengesellschaft

General-Repräsentanz für Österreich:

WIEN, IV. Technikerstraße Nr. 5.

Die Allgemeine Cautionsbank gewährt an **Eisenbahnbeamte** Darlehen gegen Gehaltsvormerkung zu außerordentlich günstigen Bedingungen, u. zw.: 1. Die Bank fordert an Darlehenszinsen pro anno 6½%; selbstredend immer von der verbleibenden Restschuld. 2. Der Darlehenswerber hat sich hinsichtlich seines Gesundheitszustandes einer ärztlichen Untersuchung zu unterziehen. Die übliche teure Lebensversicherung wird jedoch nicht verlangt. Für den Fall des Ablebens des Darlehenswerbers erlischt die restierende Schuld, so daß den Erben keinerlei Verpflichtung auferlegt bleibt. Für diesen seitens der Bank gebotenen Vorteil ist alljährlich ein mäßiges Schadendeckungsentgelt, dessen Höhe sich nach dem Alter des Darlehenswerbers richtet, immer nur von der verbleibenden Restschuld zu bezahlen. 3. Die übliche Stellung der Bürgen kann gegen eine einmal zu entrichtende mäßige Zahlung unterbleiben. (3 Perzent der Darlehenssumme.) 4. Bei der Erteilung des Darlehens werden als einmalige Kosten die Barauslagen und 1 Pr[illegible]vision in Abrechnung gebracht.

Zu weiteren Informationen ist die Bank jederzeit bereit und stehen Antragsformulare zur Verfügung. 702

Für den Inseratenteil verantwortlich Annoncen-Expedition M. Pozsonyi, Wien, IX. Hörlgasse 5.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten.

Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hilscher.

Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

Redaktion und Administration:
WIEN, I. Eschenbachgasse 11.
Telephon Nr. 865.
Postsparkassen-Konto der Administration: Nr. 806.245.
Postsparkassen-Konto des Club: Nr. 850.606.
Beiträge werden nach dem vom Redaktions-Komitee festgesetzten Tarife honoriert.
Manuskripte werden nicht zurückgestellt.

ORGAN
des
Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

Erscheint von April bis Oktober am 1. und 15. jedes Monates
von November bis März jeden Montag.

Abonnement inkl. Postversendung
in Österreich-Ungarn:
Ganzjährig K 10. Halbjährig K 5.
Für das Deutsche Reich:
Ganzjährig Mk. 12. Halbjährig Mk. 6.
Im übrigen Auslande:
Ganzjährig Fr. 20. Halbjährig Fr. 10.
Bezugsstelle für den Buchhandel:
Spielhagen & Schurich in Wien.
Einzelne Nummern 80 Heller.
Offene Reklamationen portofrei.

No. 14. Wien, den 15. April 1908. XXXI. Jahrgang.

Klingers Reflexions-Wasserstands-Anzeiger



über
200.000 Stück
in allen Industriestaaten der Welt im Betriebe.

Vorteile:
Wasserstand schwarz,
Dampfraum silberglänzend,
Rasches Erkennen des Wasserstandes,
Größte Betriebssicherheit,
Schutzgläser absolut überflüssig,
Täuschungen über den Stand des Wassers im Kessel ausgeschlossen.
Vollster Schutz gegen Explosionen wegen Wassermangel!



Kein Kessel sollte ohne diese Apparate in Verwendung stehen.

Gumpoldskirchner Maschinen- und Metallwaren-Fabrik
Rich. Klinger
GUMPOLDSKIRCHEN bei Wien. 6:7

K. k. priv. **Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt**
Errichtet im Jahre 1825 — Wien, I. Wollzeile 39.
Die Anstalt versichert: a) Gebäude samt deren Zubehör,
b) Mobilien aller Art 613
c) Bodenerzeugnisse gegen Hagelschlag.
Reservefond d. Anst.: K 8 376.191 17 Ges.-Versicherungssumme K 2 498,808 636
Anzahl der Mitglieder: 159.054.

BRÜDER STOWASSER
PRAG, Charvatgasse 1988/II.
Offerieren: Ia Malaga Baumöl, dopp. raff. Rüböl, Lokomotiv- und Wagenachsenöle, sowie russ. und amerik. Mineralöle, amerik. Zylinderöle, hell und dunkel, Knochenöl wasserhell, konsist. Maschinenfette, Salon-Petroleum.
Chemisch-technische Produkte für alle Industrien. 491
Prima Referenzen.
Lieferanten der k. k. österr. Staatsbahnen.



Echte Brillant- und Diamantringe von fl 8 bis 500
Echte Brillant- und Diamant-Ohrringe von fl 10 bis 1000
in selten großer Auswahl, sowie reichhaltiges Lager in Gold-, Silber und Juwelen-Gegenständen preiswert.
Bei Barzahlungen 10 Prozent.
Andernfalls Zahlungs-Erleichterungen.
Illustrierte Preisliste gratis und franko.



A. E. DOLLINGER, en gros und en detail.
Wien, IV., Favoritenstraße Nr. 22.

Radachsen ❧ Radnaben

aus Schmiedeeisen, fertige Räderpaare für Export-Waggonfabriken liefert die Société Franco-Belge in Raismes, Frankreich und La Croyere, Belgien.
General-Vertreter für Österreich-Ungarn: 664
Arthur Gobiet in Prag-Karolinenthal

Leopolder & Sohn
Wien, III/1 Erdbergstraße 52.
Leipzig-Schleussig, Seumestraße 86.
Fabrik für Telegraphen-Apparate, Telephone und Telephon-Zentral-Umschalter, elektrische Stations-Deckungssignale und Bahnwächter-Läutewerke für Eisenbahnen, Telegraphen-Batterien und Leitungsmateriale, Wassermesser eigenen Patentes für städtische Wasserwerke, Bierbrauereien und Maschinenfabriken. 666
Alle Telephon- und Telegraphen-Einrichtungen werden prompt ausgeführt und Voranschläge **kostenfrei** ausgearbeitet.

PATENT-AZETYLEN-TYRES-ABZIEHÖFEN
Spezialkonstruktionen für Stationsbeleuchtung
Gasakkumulatoren für Waggonbeleuchtung
und Autogene Schweißung
Allgemeine Carbid- & Acetylen-Gesellschaft Franz Krükl & Co.
ZENTRAL-BUREAU WIEN, VI. Köstlergasse Nr. 5. 678

Pianos
Hoher Extra-Vorzugs-Rabatt für Beamte.
Pianinos und Klaviere von hervorragender Klangfülle und Tonschönheit, gediegenster kreuzsaitiger Eisenpanzer-Konstruktion mit leichter, elastischer Spielart und verstellbarer Harfenton-Vorrichtung.
10jährige schriftliche, gesetzlich bindende Garantie!
4wöchentl. frachtfreie Probelieferung nach jeder Bahnstation.
Bequemste Ratenzahlungen, ohne Preiserhöhung!

TRAUTWEIN
WIEN
VII. Mariahilferstraße 58 e.

Jeder Beamte verlange umgehend kostenlose Zusendung der illustr. **Preisliste nebst Beamten-Vorzugs-Rabatt-Tabelle!**
3 starke Hefte mit mehreren Tausend Referenzen und Anerkennungen von Beamten etc. gratis zur Verfügung 636

Garvens-Werke

WIEN

II. Handelskai 130

fabrizieren und halten großes Lager von:

Pumpen aller Art:

Baupumpen
Stationsbrunnenpumpen
Expreßpumpen f. große Förderhöhen
Pumpen für Villen und Wohnhäuser und Fabriksanlagen
Pumpen für Haus- u. Wasserleitungen.

Waagen für jeden Zweck:

Stationsbrückenwaagen
Kohlenwaagen
Magazinswaagen. 647

Kataloge u. Kostenvoranschläge auf Verlangen portofrei und kostenlos.

Witkowitzer Bergbau- und Eisenhütten-Gewerkschaft

Witkowitz (Mähren).

Post- und Telegrammadresse: *Witkowitz, Eisenwerk.* Eisenbahnstation: Schönbrunn und Mähr.-Ostrau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Erzeugnisse Roheisen, Eisengußware, vornehmlich Röhrenguß nachstehender Methode für Wasser-, Dampf- und Gasleitungen, Maschinen- und auch Bauguß, Stahlguß, Walzmaterial, und zwar: Stab- und Fassoneisen, Bau- und Waggonträger, Reservoir- und Kesselbleche, Stabstahl, Stahlbleche, Eisenbahn- und Grubenmaschinen aus Martinstahl, Tyres aus Martin- und Spezialstahl, Eisenbahnwaggonräder, Waggonachsen, komplette Räderpaare, Wechsel und Kreuzungen, Drehscheiben, Wasserstations-Einrichtungen, Dampfkessel, Reservoirs, Gasometer, Brücken- und sonstige Baukonstruktionen, Gittermaste, Schmiedestücke und diverse Zeugschmiedware, Maschinenbau, speziell Bergwerksmaschinen für Förderung und Wasserhaltung, Pumpensätze und Ausführung diverser maschineller Einrichtungen, mittels Wassergas geschweißte, elektrisch geschweißte und maschinell gepreßte Blechwaren, stumpf- und patentgeschweißte, wie auch nahtlose Röhren, Rohrmaste, feuerfeste Ziegel und basische Steine.

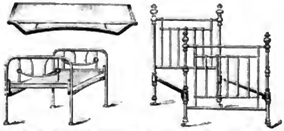
Aufragen sind zu richten an die Zentral-Direktion in Witkowitz, Eisenwerk oder an die Kommerzielle Direktion, Wien, I. Operngasse 6 oder an das Verkaufsbureau, Prag, Stadtpark 19. 605

HUTTER & SCHRANTZ A.-G.

SIEBWAREN- u. FILZTUCHFABRIKEN.

K. u. K. HOF LIEFERANTEN

Wien, VI. Windmühlgasse Nr. 20



empfehlen: **Stahldraht-Matratzen, Eisen- und Messing-Möbeln** etc. etc. in vorzüglichster Ausführung zu sehr mäßigen Preisen.

Illustrierte Kataloge gratis und franko.

Felten & Guilleaume

Fabrik elektr. Kabel, Stahl- und Kupferwerke, Actien-Gesellschaft, Wien, X. Gudrunstraße 11.

Zug- u. Barrierendraht m. hoher Festigkeit, Stachelzaundraht u. s. w.

Drahtseile für Aufzug, Transmissionen, Schiebebühnen, Zugschranken, Stell- und Läutewerke.

Bogenlampen-Aufzug- und Tragseile.

Zug- und Leitseile für Eisenbahn-Trajekte.

Leitungsdrähte nach verschiedenster Art isoliert, für Installationszwecke.

Kabel für Telegraphie, Telephonie und elektrische Licht- und Kraftübertragung.

Hochspannungskabel mit Felten & Guilleaume-Papierisolation.

Blocksignalkabel. Trolley-Drähte. 493

RUNDSCHAU FÜR TECHNIK UND WIRTSCHAFT

ZENTRALORGAN FÜR DIE FORTSCHRITTE DER INDUSTRIE, VERKEHRSTECHNIK, FÜR SOCIALPOLITIK, VOLKSWIRTSCHAFT u. VERWALTUNG

HERAUSGEBER DIPL. ING. ALFRED BIRK, EISENBAHNOBERING. u. O. Ö. PROF. a. d. K. K. DEUTSCHEN TECHN. HOCHSCHULE IN PRAG — VERLAG VON A. HAASE, PRAG I. ANNAHOF — POSTSPARKASSENKONTO 50.508 — TELEPHON 508

Alleinige Anzeigen-Aufnahme

M. Pozsonyi, Wien,

IX. Hörlgasse 5.

Trifailer Kohlenwerks-Gesellschaft, Wien, III. Rennweg 5.

649

Lebensversicherungs-Institut des Club österreichischer Eisenbahn-Beamten

Newyorker Germania

WIEN, I. Stubenring Nr. 18, im eigenen Hause.

Versicherungen in Kraft Ende 1906 864,000.000 Kronen, Aktiva laut Bilanz 1906 185,000.000 Kronen, Überschuß der Jahresgebahrung 1.635.700 Kronen, Dividenden verteilt an Versicherte 1906 2,422.100 Kronen, Kaution bei der k. k. Staats-Zentralkasse 10.437.500 Kronen.

Die Gesellschaft verteilt Dividenden schon nach einjährigem Bestehen der Polizze. Die Polizzen sind nach einjährigem Bestande unanfechtbar (Darlehens-Deckungs-Polizzen) genießen sofortige Unanfechtbarkeit bei Selbstmord oder Tod durch Duell. Die Kriegsversicherung Wehrpflichtiger wird ohne Prämienerhöhung übernommen. Mitglieder des Club österreichischer Eisenbahn-Beamten genießen besondere Begünstigungen.

Gegründet 1880. Gegründet 1880.

Wichtig für Klavierkäufer und Mieter!

R. Waldhäusl's Klaviere und Pianinos sind stets die allerneuesten Eisenpanzerkonstruktions-Systems mit Harfenverstellapparat. Einzige Spezialität, auf Teilzahlung in Monatsraten nach Wunsch für Beamte, Lehrer und sonst sicher angestellte Personen, unter 15jähriger bindender Garantie. Neue Instrumente zu fl. 220.—, 250.— und so stufenweise aufwärts. Überspielte von fl. 110.— an. Leihgebühr für neue Instrumente von fl. 4.— aufwärts. Gebrauchte Klaviere und Pianinos sowie Harmoniums werden jederzeit umgetauscht oder angekauft. Rückkauf bewilligt.

Robert Waldhäusl's größtes Klavier-Etablissement und Leihanstalt, Wien, I., Schottengasse Nr. 2 (im Schottenstiftsgebäude). Magazine und Lagerräume im eigenen Hause. — Telephon 18 502.

608

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ORGAN
des
Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

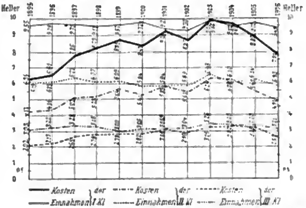
№ 14. Wien, den 15. April 1908. XXXI. Jahrgang.

Die Entwicklung des Schnellzugsverkehres auf den österr. Staatsbahnen.

Von V. G. Bosshardt.

(Schluß.)

Das Verhältnis der Kosten und Einnahmen der einzelnen Wagenklassen kann annähernd dadurch ermittelt werden, daß man die Kosten im gleichen Verhältnis wie die Einnahmen auf dieselben aufteilt.*) Unter Zugrundelegung dieser Berechnung ergeben sich dann die in der folgenden bildlichen Darstellung ersichtlichen, auf einen Personenkilometer bei den Schnellzügen entfallenden Kosten und Einnahmen.



Aus dem Abstand der Einnahmen- und Kostenkurven ergibt sich, daß die Überschüsse aus der I. Klasse die größten, jene aus der III. Wagenklasse dagegen die

*) Diese Annahme findet ihre Begründung darin, daß bei einem rationell eingerichteten Verkehr die Kosten höchstens im gleichen Verhältnis wie die Einnahmen steigen und sich ebenso bei Abnahme der letzteren vermindern. Diese Schätzung wird insbesondere bei Aufteilung der Kosten auf die Wagenklassen der Wahrheit ziemlich nahe kommen, da die Frequenz- und Einnahmenzunahme der einzelnen Wagenklassen innerhalb gewisser Grenzen sogar ohne wesentliche Kostensteigerung möglich ist (bessere Platzausnützung). Da hier trotzdem die Steigerung der Ausgaben im gleichen Verhältnis wie jene der Einnahmen angenommen wurde, liegt schon darin eine gewisse Gewähr für die Wahrscheinlichkeit der ermittelten Ergebnisse.

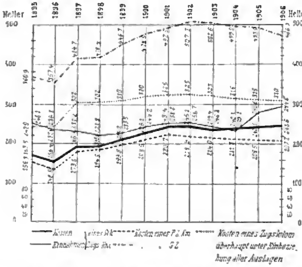
Zusammenstellung VI.

Im Jahre		Wagenklasse I.	Wagenklasse II.	Wagenklasse III.	Im Ganzen
		Kronen			
1895	Einnahmen	3,255.682	6,507.858	2,471.292	12,234.832
	Kosten	2,163.050	4,236.100	1,642.616	8,041.766
	Überschuß	1,092.632	2,271.758	828.676	4,193.066
1900	Einnahmen	3,235.677	7,310.941	4,051.669	14,598.287
	Kosten	2,995.603	6,769.846	3,752.615	13,518.064
	Überschuß	240.074	541.095	299.054	1,080.223
1906	Einnahmen	3,733.022	8,758.198	9,388.598	21,874.818
	Kosten	3,112.560	7,238.511	7,745.207	18,096.278
	Überschuß	620.462	1,519.687	1,638.391	3,778.540

Digitized by Google

kleinsten sind. Trotzdem hat die starke Frequenzzunahme der letzteren bewirkt, daß sie im Jahre 1906 größere Überschüsse als die beiden höheren Wagenklassen geliefert hat. In Zusammenstellung VI sind zur Kennzeichnung dieses Entwicklungsganges die Ergebnisse von drei, aus dem Vergleichszeitraum herausgegriffenen Jahren ersichtlich gemacht.

Der Vollständigkeit halber sind noch in der folgenden bildlichen Darstellung die auf einen Schnellzugskilometer reduzierten Kosten und Einnahmen sowie zu Vergleichszwecken die Kosten eines Personen- und Güterzugkilometers ersichtlich gemacht.



Auch in dieser Darstellung kommt das starke Ansteigen der Einnahmen des Schnellzugsverkehres in den letzten beiden Jahren zum Ausdruck, was um so bemerkenswerter ist, als die Kurve der Kosten nur schwach ansteigenden Verlauf zeigt. Die zum Vergleich gezogene Kurve der Kosten eines Zugskilometers überhaupt zeigt, daß die Kostenkurven der einzelnen Züge den wahrscheinlichen Verhältnissen nahe kommen dürften.

Es erübrigt nunmehr noch die Entwicklung der Leistungen und deren Zusammenhang mit der Frequenz zu untersuchen, worüber die untenstehende Zusammenstellung VII einen allgemeinen Überblick ermöglicht.

Hieraus ist zunächst zu ersehen, daß die Frequenzzunahme durch entsprechend vermehrtes Verkehrsangebot*) (Mehrleistung an Zugskilometern) wesentlich begünstigt wurde. Die Personenwagenachskilometer haben eine Vermehrung erfahren, desgleichen ist eine Zunahme der auf einen Schnellzug entfallenden Personenwagenachsen eingetreten. Nachdem von 1902 bis 1906 die durchschnittliche Anzahl der auf einen Schnellzug entfallenden Reisenden sich vermindert hat, so folgt daraus im allgemeinen, daß die Beförderung bequemer geworden, d. h. daß die unproduktive (tote) Last im direkten Verhältnis zur Anzahl der unausgenützten Sitzplätze zugenommen hat. Die sich hienach ergebenden Verhältnisse sind in der nebenstehenden Zusammenstellung VIII ersichtlich.

Die tote Last beträgt also nahezu 50% der Gesamtbelastung. Dieses Verhältnis ist bei den schwierigen Streckenverhältnissen von nicht zu unterschätzender Bedeutung und zeigt zur Genüge, daß die Grenze des

*) Die Mehrleistungen haben sich unbeschadet der Vergrößerung des Bahnnetzes vollzogen. Es entfielen:

Im Jahre	Schnellzugskilometer auf 1 Betriebskilometer Bahnlänge	Personenwagenachskilometer bei Schnellzügen auf 1 Betriebskilometer Bahnlänge
1898	785·1	11.439
1906	871·3	14.947

Auf dieselbe Vergleichseinheit bezogen, haben sich demnach die Leistungen um 11·0, bezw. 24·5% vermehrt.

Zusammenstellung VII.

Im Jahre / Leistungen	1906	1902	1898	Zu- oder Abnahme (+ oder —) 1906 gegen 1898	Zu- oder Abnahme (+ oder —) 1906 gegen 1902
Anzahl der Schnellzüge	43.121	29.476	30.282	+ 42·3	+ 46·2
Zugskilometer	7,426.626	6,244.419	5,964.506	+ 24·5	+ 18·9
Personenwagenachskilometer . . .	121,444.090	95,343.952	86,906.048	+ 39·7	+ 27·2
Auf einen Schnellzug entfielen Personenwagenachsen	16·3	15·2	14·9	+ 9·3	+ 7·2
Gesamtzahl der beförderten Reisenden	3,354.977	2,394.461	1,977.512	+ 69·5	+ 28·6
Auf einen Schnellzug entfielen Reisende	77	81	65	+ 18·4	— 4·9
Besetzte Sitzplätze pro 1 Personenwagenachse	4·7	5·3	4·3	+ 9·2	— 11·3
Anzahl der pro 1 Personenwagenachse vorhandenen Sitzplätze . .	18·83	18·40	18·09	+ 4·00	+ 2·3
Auf 1 Personenwagenachse entfallendes Eigengewicht der Wagen in Tonnen	5·00	4·72	4·33	+ 15·4	+ 5·9

Digitized by Google

Zusammenstellung VIII.

Im Jahre	Auf eine Personenwagenachse entfielen		Tote Last bei voller Platzausnützung		Auf eine Personenwagenachse entfielen		Entfallende tote Last bei nebiger Ausnützung		Durchschnitt für einen Schnellzug			
	Sitzplätze	Eigengewicht	pro Achse	pro Sitzplatz	Beförderte Reisende	Unausgenützte Plätze	pro Achse	pro Sitzplatz	Bruttobelastung	Beförderte Reisende	tote Last in Tonnen	tote Last in Prozenten der Bruttolast
		in Tonnen					in Tonnen					
1898	18·09	4·33	2·89	0·159	4·3	13·79	3·99	0·927	126·1	65	59·3	**47·0**
1902	18·40	4·72	3·25	0·176	5·3	13·10	4·30	0·811	144·0	81	65·3	**45·3**
1906	18·83	5·00	3·49	0·185	4·7	14·13	4·62	0·982	161·7	77	75·6	**46·7**

möglichen Entgegenkommens für noch bequemere Beförderung kaum weiter hinausgerückt werden kann.

Der Einwand, daß Durchschnittswerte nur geringe Beweiskraft gegenüber zahlreichen, widersprechenden Einzelbeobachtungen haben, ist leicht zu widerlegen, da die ersteren nur das Ergebnis einer Reihe von Einzelwerten sind und sich nicht unabhängig von diesen entwickeln. Wenn sich trotzdem ein ungünstiger Unterschied ergibt, so beweist dies nur, daß die Reihe der widersprechenden Einzelergebnisse nicht zahlreich genug ist, um den Durchschnitt wirksam beeinflussen zu können. Tatsächlich liegen auch die Verhältnisse derart, daß die Verkehrshochflut auf verhältnismäßig kurze Zeiträume beschränkt ist und im übrigen Ebbe vorherrscht. Die bessere Zugausnützung des ersteren Zeitraumes, die geringeren Traktionsverluste und größeren Einnahmenüberschüsse während desselben ermöglichen eben die bessere und reichlichere Befriedigung der geringeren Verkehrsbedürfnisse in der übrigen Zeit.

Damit kann die vorliegende Arbeit als abgeschlossen erachtet werden, womit jedoch etwaige Ergänzungen von anderer Seite nicht ausgeschlossen sein sollen, vielmehr würde, dazu angeregt zu haben, als ein Erfolg begrüßt werden.

Der Versuch, die Entwicklung der Verkehrsverhältnisse bei den Schnellzügen darzustellen, dürfte trotz aller anhaftenden Mängel, doch eine gewisse Berechtigung haben. Der große, allgemeine Entwicklungsprozeß kommt auch in den Verkehrsmitteln zum Ausdruck. Auch bei diesen werden immer mehr die Bedürfnisse der breiten Massen entscheidend. Ihre fortschreitende Entwicklung wird in absehbarer Zeit die Trennung des Fern- vom Nahverkehr anbahnen.

Die bisherige Entwicklung des Schnellzugsverkehres bildet sowohl einen Beweis für die nach dieser Richtung sich entwickelnden Bedürfnisse, als auch dafür, daß höhere Fahrpreise dann kein Hindernis sind, wenn es sich um wirkliche Bedürfnisse handelt. Damit ist aber auch schon der wahrscheinliche Weg angedeutet, der die oben erwähnte vollkommenere Lösung der Verkehrsanordnung seinerzeit ermöglichen dürfte.

Monats-Chronik — März 1908.

I. Eisenbahnen.

Wichtige Projekte: Eine neue Schienenverbindung Böhmens mit Bayern (Marienbad—Tirschenreuth) war der Gegenstand einer Versammlung in Marienbad, an der die Vertreter aller interessierten österreichischen und bayerischen Gemeinden teilnahmen. Es wurde die Forderung nach einer Vollbahn aufgestellt, der bayerische Staat als Bauherr befürwortet und die Einleitung von Verhandlungen mit den bayerischen Staatsbehörden als nächstes Ziel bezeichnet, zu welchem Zwecke ein Exekutivkomitee gewählt wurde.

Weniger weit vorgeschrittene Projekte betreffen den Bau der Linien Raabs—Znaim, welche als die erste elektrische Vollbahn in Österreich gedacht ist, dann die Strecken Dalni—Madonić—Metkovich (100 *km*), Römerstadt—Rabersdorf, ferner Aigen-Schlägl—Schwarzbach (bei Linz) und Jaslo—Konecna (Bartfeld), für welch letztere bereits das Detailprojekt, für die übrigen Linien erst das generelle Projekt vorliegen dürfte.

Der früher wiederholt aufgetauchte Gedanke, im Zentrum der Stadt Wien eine Untergrundbahn anzulegen, scheint nunmehr ernstlich in Angriff genommen zu werden. Es soll, wie verlautet, im Anschlusse an die elektrische Straßenbahn eine unterirdische Linie Elisabethbrücke—Franz Josefs-Kai (etwa 1·7 *km* lang) mit einer unter dem Stock-im-Eisenplatze beginnenden Abzweigung bis zur Votivkirche (beiläufig 1·5 *km* lang) hergestellt werden. Die Kosten, welche nach den in anderen Städten mit Untergrundbahnen gemachten Erfahrungen etwa 5 Millionen Kronen pro *km* betragen dürften, sollen aus dem letzten großen Anlehen der Stadt Wien bestritten werden.

Neue Konzessionen: Das Eisenbahnministerium hat mit Urkunde vom 23. März 1908 der Aktiengesellschaft Lokalbahn Fürstenfeld-Hartberg die Konzession zum Bau und Betrieb einer als normalspurige Hauptbahn zweiten Ranges auszuführenden Lokalbahn von Friedberg nach Aspang, ferner mit Urkunde vom selben Tage dem Landesausschusse des Königreiches Galizien die Konzession zum Baue und Betriebe einer als normalspurige Lokalbahn auszuführenden Lokomotiv-Eisenbahn von der Station Lemberg-Podzamcze über Kamionka strumilowa nach Stojanow und der Stadtgemeinde Troppau die Konzession zum Bau und Betriebe einer als normalspurige Lokalbahn auszuführenden Lokomotiv-Eisenbahn vom Staatsbahnhofe in Troppau über Kathrein bis zur Reichsgrenze nächst Piltsch erteilt.

Neu- und Erweiterungsbauten: Aus dem von der Staatseisenbahnverwaltung neu aufgestellten

Digitized by Google

Investitionsprogramme, für dessen Ausführung ein Betrag von 60 Millionen Kronen zur Verfügung steht, sind folgende Arbeiten hervorzuheben: Die bereits begonnenen Stationserweiterungen Amstetten, Gmünd, Bischofshofen, Selzthal, Budweis, Pilsen und Prag werden heuer vollendet werden. Der Bau der Werkstätten in Knittelfeld und St. Pölten und der Stationserweiterungen Rzeszow, Podgorze-Plaszow, Bochnia und Czernowitz werden fortgesetzt. Außerdem werden im laufenden Jahre folgende zweite Geleisherstellungen begonnen: Auf der 124 *km* langen Linie St. Michael—St. Veit an der Glan ist das zweite Geleis innerhalb vier Jahren, auf der 35 *km* langen Linie Nepomuk—Pilsen bis 1909 herzustellen. Für die 100 *km* lange Linie Gaisbach—Budweis sind die Projektarbeiten im Zuge. Ferner werden folgende Stationsumbauten in Angriff genommen: Linz, wofür die Studien im vollen Gange sind und deren Bau noch heuer begonnen werden soll; ferner die Erweiterung der Station Krems mit einem Kostenaufwande von $1^1/_2$ Millionen Kronen; der Umbau der Station Villach, womit die Herstellung von zwei Verbindungskurven zusammenhängt, mit dem Aufwand von 6 Millionen Kronen. Der Umbau der Station Villach muß gleichzeitig mit der Eröffnung der Tauernbahn im Sommer nächsten Jahres vollendet sein. Ferner ist ein Vorbahnhof in Nusle zu errichten und eine Verbindungskurve von Nusle nach Lieben an der Staats-Eisenbahn-Gesellschaft zur Entlastung des Franz Josef-Bahnhofes in Prag, wofür die Detailstudien im Zuge sind. Ferner wird die Station Jägerndorf umgebaut; die Station Tarnow mit einem Kostenbetrag von 1·2 Millionen, die Station Lemberg-Podzamcze mit 2·3 Millionen Kronen. Für Lemberg wird das Projekt einer großen Abrollanlage gemacht. Zur Bewältigung des gesteigerten Rohölverkehrs sind $1^1/_2$ Millionen ausgeworfen, zur Herstellung von Betriebsausweichen, zur Erweiterung der Stationen Drohobycz und Boryslaw und zur Verlängerung der verschiedenen Stationen in dem betreffenden Gebiet behufs Ermöglichung der Kreuzung längerer Züge und der besseren Ausnützung der Zugskräfte. Für Sicherungsanlagen und Schwachstromeinrichtungen in verschiedenen Stationen sind $2^1/_2$ Millionen Kronen präliminiert, für Herstellungen am Unterbau mehr als 4 Millionen Kronen, insbesondere zur Verstärkung und Auswechslung eiserner Brückenkonstruktionen, darunter insbesondere die Brücke über die Bregenzer Ache, die zwei Rosannabrücken, die Schanatobelbrücke am Arlberg, die Auswechslung der eingeleisigen Beraunbrücke und Einrichtung für Doppelgeleis auf der Strecke Smichow—Beraun, die Ersetzung der Penzinger Rampe durch eine Überfahrt, desgleichen die Herstellung von Überfahrten an Stelle der Niveaukreuzungen der Zolkiewer Reichsstraße und der Reichsstraße nächst Kolomea. Auf der Strecke Tarvis—Pontafel werden die Wildbächen besonders ausgesetzten Teile tunneliert werden. Die Herstellungen am Palnzgraben werden demnächst fertiggestellt. Für Kasernengebäude für das Lokomotiv- und Zugsbegleitungspersonal in verschiedenen Stationen, für Wohngebäude und Erweiterung von Wachthäusern sind K 560.000, für die maschinelle Einrichtung von Werkstätten und Heizhäusern mehr als 1 Million Kronen, für elektrische Licht- und Kraftanlagen sind K 700.000 bestimmt. Für die Erneuerung des Oberbaues auf der kurrenten Strecke sowie für die Anlegung von eisernen Weichen in den Stationen an Stelle alter Systeme werden heuer wieder 12·2 Millionen Kronen aufgewendet.

Das Eisenbahnministerium hat bekanntlich im Laufe des vorigen Jahres die österreichische Nordwestbahn zur rascheren Herstellung der Bauten des zweiten Geleises aufgefordert. Seither ist für die Strecke Stockerau—Floridsdorf die Benützungsbewilligung bereits erteilt worden und dieses zweite Geleise wird, das übrigens auch schon jetzt befahren wird, vom 1. Mai ab auch von den Schnellzügen befahren werden. Auf den Strecken Czaslau—Groß-Wossek und Lissa—Melnik ist das zweite Geleise im Bau. Hinsichtlich der anderen Strecken sind die Vorarbeiten für die Herstellung des zweiten Geleises im vollen Zuge, so auch die Grundeinlösungen. Das Eisenbahnministerium hat die Bauprojekte schon genehmigt.

Tarifarisches: Infolge einer Eingabe der schlesischen Industriellen hat das Eisenbahnministerium im Tarife der Lokalbahn Troppau—Bennisch Frachtbegünstigungen für Kohle und für Kartoffel im Exporte nach dem Deutschen Reiche gewährt und gleichzeitig die Überführungsgebühr für Wagenladungen zwischen den beiden Troppauer Bahnhöfen der k. k. Staatsbahnen auf die Hälfte des früheren Ausmaßes herabgesetzt.

Auf Antrag der österreichischen Staatseisenbahn-Verwaltung hat die gemeinschaftliche Eisenbahndirektoren-Konferenz beschlossen, Kaffeesurrogate bei Aufgabe als Eilgut auf den Linien der am Gütertarife, Teil I, beteiligten österreichisch-ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen als ermäßigtes Eilgut zu befördern. Diese Tarifmaßnahme wird vorläufig, bis zur Aufnahme in den Tarif selbst, im Publikationswege durchgeführt.

Das Gesuch der Aussig-Teplitzer Eisenbahn um Erhöhung ihres Lokaltarifes wurde vom Eisenbahnministerium mit der Begründung abgelehnt, daß die Staatseisenbahn-Verwaltung selbst an eine Tarifreform schreiten und daher großen Wert darauf legen müsse, daß eine gewisse Übereinstimmung ihrer Tarife mit jenen der Privatbahnen vorhanden sei. Die Regierung könne daher den jetzigen Zeitpunkt für eine einschneidende Tarifänderung nicht geeignet halten. Dagegen wurde der genannten Gesellschaft die Aufhebung der Deklassifikation für Eisen und Eisenwaren gestattet.

Betriebsdienst: Die Vorlage der Tabellen des Anhanges zur Fahrordnung an das Eisenbahnministerium ist nicht mehr erforderlich; sowohl bei neu zur Eröffnung gelangenden Linien als auch bei Abänderung des Fahrplanes schon im Betriebe stehender Bahnen haben die Staatsbahndirektionen oder Privatbahnverwaltungen die Prüfung und Richtigstellung dieser Tabellen unter alleiniger Verantwortlichkeit zu vollziehen. Eine Ausnahme bilden bloß die Angaben über die Rangordnung der Züge bei sämtlichen Verwaltungen, wo eine solche festgesetzt ist, ferner die Bestimmungen über die Belastung der Züge der k. k. Staatsbahnen, welche nur auf fallweise einzuholende Genehmigung des Eisenbahnministeriums geändert werden dürfen. Desgleichen bleibt die Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit an die Bewilligung des Eisenbahnministeriums gebunden. Der Wirkungskreis der Generalinspektion hat durch diese Entlastung des Eisenbahnministeriums keine Einschränkung erfahren; ihr bleibt die Befugnis gewahrt, jederzeit eine Prüfung des Anhanges vorzunehmen und für etwa vorgefundene Mängel die Verwaltungen zur Verantwortung zu ziehen. Überdies ist ein Exemplar des Entwurfes dieser Tabellen einer neuerbauten Bahn eine entsprechende Zeit vor der technisch-polizeilichen Prüfung an die Generalinspektion zur Einsicht vorzulegen.

Eine Beschränkung der Signale mit der Dampfpfeife soll, wie dies bei mehreren ausländischen Bahnen in letzter Zeit geschehen ist, nunmehr auch auf den österreichischen Eisenbahnen platzgreifen, um eine minder geräuschvolle Betriebsabwicklung zu erzielen. Das Eisenbahnministerium hat zu diesem Zwecke alle Bahnverwaltungen zur Berichterstattung eingeladen, ob und in welcher Weise es ohne Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit möglich wäre, die durch die Anwendung häufiger Signale mit der Dampfpfeife verursachte Unruhe tunlichst herabzumindern.

Digitized by Google

In Deutschland, Ungarn und Italien wird auf den doppelgeleisigen Strecken rechts gefahren, während in Österreich das links in der Richtung der Fahrt gelegene Geleise das richtige ist. Bei uns wurde übrigens anfangs auch rechts gefahren; im Jahre 1844 wurde das Linksfahren, im Jahre 1851 wieder das Rechtsfahren und im Jahre 1876 abermals das Linksfahren vorgeschrieben. Auf den Linien der Staatseisenbahngesellschaft ist das Rechtsfahren beibehalten worden. Die nunmehr vom Eisenbahnministerium beabsichtigte Einführung des Rechtsfahrens auf allen doppelgeleisigen Strecken ist durch den nachteiligen Umstand begründet, daß der Lokomotivführer von seinem rechts befindlichen Standorte auf der Lokomotive die links aufgestellten Signale nicht immer verläßlich wahrnehmen kann, er in dieser Hinsicht vielfach auf den Heizer angewiesen ist. Für das Umstellen der Signale zwischen die Geleise ist nicht genügend Raum vorhanden; da anderseits der Umbau der Lokomotiven zu kostspielig ist, wird nach und nach, und zwar zunächst bei den neu zu bauenden doppelgeleisigen Strecken, das Rechtsfahren eingeführt werden. Die Nordwestbahn hat bereits die Bewilligung erhalten, ihr im Baue begriffenes zweites Geleise für das Rechtsfahren herzustellen. Auf den alten doppelgeleisigen Strecken aber stehen dieser Reform große Schwierigkeiten im Wege, besonders in der Wiener Lokalstrecke, wo die ganzen Bahnhofsanlagen umgestaltet werden müßten.

Betriebseinnahmen: Nach den vorläufigen Ausweisen stellen sich die Betriebseinnahmen der größeren Privatbahnen Österreichs im Monate März 1908 im Vergleiche zu dem gleichen Zeitraume des Vorjahres wie folgt:

Verwaltung	März 1908	gegen März 1907
	Kronen	
Aussig—Teplitzer-Eisenbahn, altes Netz	1,446.482	+ 154.942
" " " Lokalbahn	239.072	+ 16.534
Böhmische Nordbahn	961.227	+ 1.538
Buschtěhrader Eisenbahn Lit. *A*	703.204	+ 38.467
" " " *B*	1,252.989	+ 67
Österr. Nordwestbahn; gar. Netz	2,304.549	+ 121.175
" " Erg. "	1,438.554	+ 84.048
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	788.964	+ 23.849
Staats-Eisenbahn-Gesellschaft	5,478.125	+ 145.107
Südbahn-Gesellschaft	7,747.931	— 33.159

Ein Minus hat bloß die Südbahngesellschaft aufzuweisen, wogegen bei allen übrigen Bahnen die günstige Verkehrskonjunktur ungeschwächt geblieben ist. Der Ausfall der Südbahn wurde hauptsächlich durch die am 24. v. M. verfügte Sperrung der Güteraufnahme für Triest-Freihafen infolge Überfüllung der Lagerhäuser verursacht.

Personalangelegenheiten. Der Eisenbahnminister hat nach gepflogenem Einvernehmen mit dem Finanzministerium die Erhöhung des Quartiergeldes in jenen Stationsorten der k. k. Staatsbahnen, in welchen dasselbe gegenwärtig noch mit 40% des Wiener Quartiergeldes bemessen ist, auf 50% des letzteren mit Wirksamkeit ab 1. Mai d. J. verfügt. Von den übrigen mannigfachen Maßnahmen der Staatseisenbahn-Verwaltung zur Verbesserung der wirtschaftlichen Lage ihres Personales ist noch zu berichten: Die vor einigen Jahren begonnene Wohnungsfürsorge für die Streckenwächter der k. k. Staatsbahnen — Vergrößern der Wächterhäuser, Schaffung von besonderen Diensträumen und Unterkunftslokalen für die Ablösewächter — hat bis Ende 1907 eine Ausgabe von 4·6 Millionen Kronen gebracht. Diese Aktion wird aber noch weiter fortgesetzt und hiefür bis auf weiteres alljährlich ein Betrag von zirka 1 Million Kronen in das Budget der Staatsbahnverwaltung eingestellt werden. Neben dieser Fürsorge für das ständige Streckenpersonal beschäftigt sich die Staatsbahnverwaltung auch damit, den Arbeitern auf offener Strecke Erleichterungen in der Unterkunft zu bieten und ist diesbezüglich die Errichtung von Übernachtungskasernen und transportablen Zeltbaracken geplant.

Das Dienstverhältnis der weiblichen Angestellten der Staatseisenbahn-Verwaltung hat durch einen Erlaß des Eisenbahnministeriums eine gründliche Umgestaltung erfahren. Die weiblichen Bediensteten werden künftig zunächst als Manipulantinnen mit einem Taggelde aufgenommen, welches von K 2·60 bis K 3·20 steigt und können nach einer fünfjährigen, zufriedenstellenden Dienstleistung und nach Ablegung einer Prüfung zu Bahnoffiziantinnen ernannt werden. Sie gehören in dieser Eigenschaft zu den statusmäßig eingereihten Bediensteten mit den Pflichten und Rechten ihrer männlichen Kollegen (ausnahmlich jener, betreffend das Uniformtragen usw.) und beziehen einen Jahresgehalt von K 1200 bis K 1960. Die Vorrückungsfristen betragen zwei, drei und vier Jahre. Von der Ernennung zu Bahnoffiziantinnen sind jene Personen ausgeschlossen, welche eine Pension, Provision oder eine fortlaufende Gnadengabe aus einem Fonde der k. k. Staatsbahnen beziehen oder im Genusse einer auf Grund der hierländischen oder ausländischen Unfallversicherungsgesetze oder des Haftpflichtgesetzes vom 5. März 1869 zuerkannten Rente stehen, soferne ihr Einkommen aus den vorstehenden Titeln K 600 jährlich übersteigt. Die Vorrückung wird insolange gehemmt, als die Beschreibung der Bahnoffizianten auch nur eine Note des vierten Grades (nichtgenügend) enthält. Besitzt eine Bahnoffiziantin die Beschreibung „außer der Rangstour“, so wird die nächste Vorrückung um ein Jahr früher als regelmäßig vollzogen; die Kürzung einer weiteren Vorrückungsfrist auf Grund derselben Beschreibung findet nicht statt.

Über die Verstaatlichung ist zu berichten, daß das Übereinkommen mit der Böhmischen Nordbahn in verbindlicher Form festgestellt wurde, somit noch die Genehmigung der Generalversammlung und des Parlamentes aussteht. Hingegen sind die Verstaatlichungsverhandlungen mit der Staats-Eisenbahn-Gesellschaft und Südnorddeutschen Verbindungsbahn im Laufe des Berichtsmonates um keinen Schritt weiter gediehen.

II. Schiffahrt.

Fluß- und Binnenschiffahrt: Aus der im Berichtsmonate über den Bau des Donau-Oder-Kanals stattgebabten Enquete, bei der es auch nicht an abratenden Stimmen fehlte, sind die Erklärungen des Regierungsvertreters über die technischen Vorarbeiten bemerkenswert; er führte aus, daß die Projekte für den Bau von Wien bis Oderberg fertig seien, desgleichen auch die Projekte für den galizischen Teil des Kanals. Für die Wasserversorgung sei eine eigene technische Abteilung der Wasserstraßen-Direktion eingerichtet. Es sei auch der Bau einer Talsperre ausgeschrieben und werde demnächst in Angriff genommen werden. Für die Weichselkanalisierung sei der Baukonsens erteilt und es werde in kürzester Zeit mit der Grundeinlösung vorgegangen werden. Auch für die Wasserversorgung der Strecke Oderberg—Galizien seien die Projekte ausgearbeitet. Er bemerkt, daß die Strecke von Prerau bis Mährisch-Ostrau in zwei Varianten ausgearbeitet sei, und zwar sowohl mit Schleusen als auch mit Hebewerken und erklärt, daß stets hinreichend viel Wasser vorhanden sein wird, um den großen Verkehr von $4^1/_2$ Millionen Tonnen per Jahr zu bewältigen. Der Wasserbedarf betrage nur 3 m^3 in der Sekunde.

Von dieser Wassermenge wird kaum die Hälfte für den Schleusenbetrieb benötigt, der Rest genügt, um die Verdunstung und die Versickerung zu decken. In dieser Be-

Digitized by Google

ziehung sei also die Lösung der hochwichtigen Frage als sicher zu bezeichnen. Dieses Ergebnis beruhe nicht bloß auf Berechnungen und Voraussetzungen, sondern auf Tatsachen, Beobachtungen und Erhebungen seit dem Jahre 1902. Diese Erhebungen ergaben, daß die Wasserversorgung auch bei einer Schleusenanlage mit 8 *m* hohem Gefälle mit Sparwerken gesichert ist. Was nun die Frage anbelangt, ob man auf der Strecke Preran—Mährisch-Ostrau den Kanal mit Schleusen oder mit Hebewerken zu bauen habe, kommt der Vortragende zu dem Ergebnisse, daß die Kosten für beide Varianten nahezu gleich seien, daß sich aber der Schleusenbau empfehle. Die Konsequenz des Baues des Donau-Oder-Kanales werde die Regulierung der Thaya und der March, wenigstens in den berührten Strecken, sein.

Die gegen die Ausführung des Baues dieser Wasserstraße, welcher laut Gesetz vom 11. Juni 1901 mit dem Baue der Alpenbahnen ein Junktim bildet, vorgebrachten Argumente lassen sich etwa folgendermaßen zusammenfassen: Die Voraussetzungen, welche bei der Gesetzgebung seinerzeit maßgebend gewesen waren, bestehen nicht mehr, wenigstens nicht mehr in dem gleichen Maße.

Wenn man damals gewußt hätte, daß der Kanal statt 140 Millionen Kronen 260 Millionen Kronen kosten werde, so würde man sich gewiß nicht so erwärmt haben und man würde auch die Alpenbahnen nicht gebaut haben, wenn man geahnt hätte, daß der Kostenvoranschlag um 200 Millionen Kronen überschritten werde. In vier Jahren werde die Nordbahn so ausgestaltet sein, daß bis auf Jahrzehnte hinaus Vorsorge getroffen und es möglich sei, den gesamten Bedarf zwischen Osten und Wien zu decken.

Schiffahrtskanäle seien nur dann von Nutzen, wenn sie sich zwischen schiffbaren Flüssen befinden und wenn sie Hin- und Rückfrachten haben. Für den Donau-Oder-Kanal treffe keine dieser Voraussetzungen zu. Auch die Berechnung der Kohlenfrachten habe kein günstiges Prognostikon geliefert.

Die weit überwiegende Mehrheit der Enquete-Teilnehmer sprach sich jedoch für die baldige Inangriffnahme des Baues aus, erweiterte sogar das Regierungsprojekt um einen Stichkanal nach Brünn und brachte eine Resolution zur Annahme, mit welcher die Regierung aufgefordert wird, die Vorkehrungen zu treffen, daß spätestens 1912 mit dem Bau dieser für das ganze Reich äußerst wichtigen Wasserstraßen begonnen und der Bau schnell beendet werden kann.

S e e s c h i f f a h r t: Das neue Ü b e r e i n k o m m e n m i t d e m ö s t e r r e i c h i s c h e n L l o y d bezüglich des d a l m a t i n i s c h - a l b a n i s c h e n Schiffahrtdienstes enthält in seinen wichtigsten Bestimmungen:

Der Lloyd hat erstens drei Eilfahrten Triest—Cattaro (726 Seemeilen) mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von mindestens 16 Seemeilen, zweitens eine Fahrt Triest—Spizza (1020 Seemeilen) mit einer Geschwindigkeit von 11 Seemeilen und drittens eine Fahrt Triest—Corfu—Prevesa (1367 Seemeilen) mit einer Geschwindigkeit von 11 Seemeilen wöchentlich zu unterhalten. Die Regierung behält sich vor, eine vierte Eilfahrt Triest—Cattaro oder vier Fahrten wöchentlich Pola—Zara (160 Seemeilen) bezw. bei Berührung von Lussinpiccolo (174 Seemeilen) mit mindestens 15 Seemeilen Geschwindigkeit zu verlangen. Die Subvention wird für die Eilfahrten mit K 1 und K 6, für die anderen Linien mit K 2·90 bezw. die Auslandstrecken mit K 4·80 pro Seemeile bemessen. Für die eventuelle vierte Eilfahrt werden K 6, für die Fahrten Pola—Zara K 8 pro Seemeile gewährt.

Der Gesamtbetrag der Subvention wird mit K 1,102.340 bemessen; bei Einführung der vierten Eillinie erhöht sie sich um K 226.512 bezw. bei Wahl der Fahrten Pola—Zara um K 289.536. Bis zur Aktivierung der neuen Linien, deren letzte in zwei Jahren vom Tage des Inkrafttretens der Vorlage zu erfolgen hat, sind Übergangsbestimmungen mit geringerer Fahrgeschwindigkeit und Subvention festgesetzt.

Der Lloyd verpflichtet sicht, innerhalb zweier Jahre sechs neue Dampfer anzuschaffen, ferner einen Reservedampfer bereit zu halten und für den Fall der Aktivierung der Linie Pola—Zara zwei weitere Dampfer spätestens ein Jahr nach erfolgter Aufforderung in Dienst zu stellen. Der Llyod erhält hiefür einen Vorschuß aus den Subventionsraten der letzten drei Jahre von 1·8 Millionen Kronen und für den Fall der weiteren Dampfer einen Vorschuß von höchstens 1·5 Millionen Kronen. Die Vorschüsse sind zinsfrei und bis spätestens Ende 1921, dem Tage des Vertragsablaufes, zurückzuerstatten.

TECHNISCHE RUNDSCHAU.

Die Frage der Lokomotivfeuerung mit Heizöl in Deutschland. In seiner Exposérede hat sich unlängst der preußische Finanzminister ausführlich mit der kritischen Lage der Rohölindustrie beschäftigt und insbesondere auf die Möglichkeit hingewiesen, Rohöl zur Lokomotivheizung in Verwendung zu ziehen. Er erklärte, daß es nur Sache der Produzenten sei, die Bedingungen, die diese Verwendung ermöglichen sollen, zu erfüllen. In Kreisen der Petroleuminteressenten glaubt man jedoch nicht, daß es zur Verwendung des Rohöls zur Lokomotivheizung kommen wird, weil die von der Staatseisenbahnverwaltung bekanntgegebenen Bedingungen für unannehmbar gehalten werden. Die Staatseisenbahnverwaltung erklärt, nur für einen Zeitraum von mindestens zehn Jahren abschließen zu wollen, behält sich jedoch hiebei Kündigungsrechte vor. Der Preis des Heizöls soll derart festgesetzt werden, daß er von dem jeweiligen Verdampfungsresultat und dem Kohlenpreis abhängig gemacht wird. Ferner werden genaue Bestimmungen für den Flamm- und Stockpunkt des Heizöles festgestellt. Die Petroleuminteressenten stehen nun auf den Standpunkt, daß sie eine Garantie dafür, daß man genügend Heizöl für zehn Jahre haben wird, nicht auf sich nehmen können und haben deshalb einen Lieferungsvertrag für fünf Jahre vorgeschlagen. Im Falle sie früher infolge von Rohölmangel von dem Vertrag zurücktreten müßten, wollen sie den durch den entsprechend ermäßigten Lieferungspreis nicht amortisierten Teil der von der Staatsbahnverwaltung zu machenden Investitionen rückersetzen. Bezüglich des Flamm- und Stockpunktes behaupten die Interessenten, daß die Forderungen der Staatseisenbahnverwaltung für die Sicherheit des Betriebes in solchem Ausmaß nicht nötig seien und die Herstellungskosten wesentlich verteuern. Unmöglich sei es, darauf einzugehen, daß der Verkaufspreis nicht festgesetzt wird, sondern von den jeweiligen Kohlenpreisen abhängig gemacht werden und es sei auch nicht möglich, den Preis nach den Verdampfungsresultaten allein festzusetzen. Auf diesem Wege sei eine Rentabilität für die Industrie nicht zu erzielen und die Staatseisenbahnverwaltung lasse dabei unberücksichtigt, daß die Rohölheizung ihr auch bei gleichen Brennkosten wesentliche Ersparnisse dadurch ermögliche, daß der mit Heizöl gefeuerte Kessel jederzeit sofort abgestellt werden kann, während bei Kohlenfeuerung ziemlich große Kohlenmengen nach Außerbetriebsetzung der Lokomotive ohne Nutzeffekt verbrennen. Auch sei es möglich, so wie auf den kaukasischen Bahnen, bei Lokomotivfeuerung mit Heizöl den Heizer zu ersparen. Unter solchen Umständen glaubt man also nicht, daß die Rohölheizung für die Lokomotiven der Staatsbahnen so bald eingeführt werden wird. Bezüglich der Produzentenraffinerie, die bekanntlich mit der Heizölanlage für die Lokomotivfeuerung kombiniert war, ist die Entscheidung noch nicht gefallen. Falls sich die Verwendung von Heizöl in der Industrie, die in letzter Zeit zunimmt, weiter

Digitized by Google

ausbreiten sollte, so dürfte es vielleicht doch zu der Errichtung der Produzentenraffinerie kommen.

Gasglühlichtlampen. System Pintsch. Die neuen Glühlichtlampen System Pintsch haben zwei Flammen, eine Leuchtflamme, welche mit Gas und atmosphärischer Luft gespeist wird und von einem hängenden Glühkörper nebst Schutzkorb umgeben ist, dann eine Zündflamme, die nur mit reinem Gas genährt wird, welches seine Zuführung durch eine besondere Leitung erhält. Der Schutzkorb der Leuchtflamme besteht aus einer Nickellegierung, welche in Weißglut gerät und bei brennendem Lichte nicht sichtbar ist. An der Stirnwand des Wagens befinden sich ein Hauptschließhahn und ein Kleinstellhahn für sämtliche Lampen, außerdem sind bei den letzteren noch besondere Stellvorrichtungen für „hell" und „dunkel" angebracht. Die innere Einrichtung der Lampen besteht aus einem federnd eingesetzten und leicht abnehmbaren Reflektor, aus dem Mischrohr mit dem Gewinde für das Brennermundstück und dem angeschraubten Schutzkorb, in dessen Innern sich der Glühkörper befindet, ferner aus der auf einem besonderen Bocke montierten Zündflamme, aus einem Absperrhahn und aus der Glasglocke. Die Zündflammen werden zuerst in Brand gesetzt, wobei eine Beschädigung der Glühkörper vermieden werden muß, worauf, um die Glühkörper zum Leuchten zu bringen, der gemeinschaftliche Kleinstellhahn auf „hell" zu stellen ist. Die Zündflamme vergrößert sich in der bekannten Weise, entzündet das aus dem Mundstück innerhalb des Glühstrumpfes ausströmende Gasgemisch und bringt den Körper zum Leuchten. Die Zündflamme kann sodann gelöscht werden. Es kommt vor, daß einzelne Glühkörper infolge des Zurückschlagens der Flamme in das Mischrohr nicht hell leuchten; in diesem Falle stellt man den Kleinstellhahn einen Augenblick auf „dunkel" und dann wieder auf „hell". Das Auslöschen der Flammen erfolgt durch Schließen des Haupthahnes.

Schlafwagen aus Stahl. Die Pennsylvania-Eisenbahn hat von der Pullmann-Company neue Schlafwagen herstellen lassen, um den Reisenden eine völlig sichere Unterkunft beistellen zu können. Den neuen Wagen ohne große Gewichtsvermehrung möglichst stark, geräuschlos und kühl zu machen, waren die leitenden Gesichtspunkte. Auf stählernem Untergestell ruht der aus viertelzölligen Stahlplatten bestehende Fußboden, der mit einer dicken Filzschicht bedeckt ist. Dann folgt ein zweiter dünnerer Stahlplattenboden, danach eine Zementlage und den Schluß bildet ein weicher Teppich, welcher bis in die entferntesten Ecken das Ganze bedeckt. Der Wagen hat stählerne Doppelwände, zwischen denen zwei sich nicht berührende Asbestschichten liegen, so daß ein Luftraum entsteht, welcher durch Öffnungen in der äußeren Wand ventiliert wird. Dieser gut ventilierte Luftraum soll den Wagen im Sommer kühl halten und die Asbestschichten als schlechte Schalleiter sollen ihn möglichst geräuschlos machen. Das Material der inneren Decke besteht aus Aluminium und das der Fenster und Türrahmen aus Messing. Die Sitze und Betten sind in der bisher üblichen, durchaus praktischen Weise angebracht. Durch die ausschließliche Verwendung von Metall hat man es aber ermöglicht einen, größeren Abstand zwischen dem oberen und dem unteren Bette zu schaffen. Die Herstellung des ersten Modellschlafwagens, „Jamestown" genannt, hat ein ansehnliches Vermögen gekostet, da die Pullmann-Gesellschaft für derartige Fabrikation vorläufig nicht eingerichtet ist. Ogden Pullmann ist aber sofort ans Werk gegangen, diesem Übelstande abzuhelfen und der Bau einer Fabrik zur Herstellung stählerner Schlafwagen ist bereits im Gange. Die Berechnungen haben ergeben, daß in Zukunft die stählernen Wagen nicht kostspieliger sein werden als die hölzernen. Letztere kosten je nach der inneren Ausstattung K 70.000 bis 140.000 und wiegen etwa 120.000 Pfund, während der „Jamestown" nur um 10.000 Pfund schwerer ist, welches Mehrgewicht man noch reduzieren zu können hofft. Die Pullmann-Company bleibt unter allen Umständen Eigentümerin der Schlafwagen, für die sie von den Eisenbahngesellschaften nur Miete erhält und sie beabsichtigt, in Zukunft alle diese Wagen durch stählerne zu ersetzen. Ehe der „Jamestown" die Werke in Pullmann, Illinois, verließ, wurde seine Widerstandskraft einer Gewaltprobe unterworfen. Zwei Lokomotiven trieben den stählernen und einen hölzernen Schlafwagen mit einer Geschwindigkeit von 45 *km* gegeneinander, mit dem Resultate, daß der hölzerne Schlafwagen und ein Tender in Trümmer gingen, während „Jamestown" vollkommen unversehrt blieb.

Neuerungen in den preußischen D-Zugwagen. Die anläßlich der bei Betriebsunfällen gemachten Wahrnehmungen begonnenen Arbeiten an den D-Zugwagen zur Sicherung der Reisenden kommen demnächst zum Abschluß. Bei den neueren Wagen sind an Stelle der nur in Notfällen aufzuklappenden Drehfenster große Fallfenster getreten, die auch im gewöhnlichen Betriebe geöffnet werden dürfen. Diese Wagen sind ferner mit Werkzeugen und mit Feuerlöschgeräten ausgerüstet, auch werden in den Personenzuggepäckwagen vollständige Werkzeugkasten und Leitern mitgeführt, um im Notfalle den gefährdeten Reisenden wirksame Hilfe leisten zu können. Auf die bequeme und gute Ausstattung der Toiletten ist besonderer Wert gelegt; die Trennung der Aborte in solche für Frauen und Männer und die Herrichtung bequemerer Wascheinrichtungen ist erfolgt. Auch ist eine wirksame Wasserspülung bei den Aborten eingeführt. Bei der Ausstattung der Abteile ist auf eine bequemere Form der Polsterungen Bedacht genommen, auch für bessere und gleichmäßigere Beleuchtung Sorge getragen, zum Teil durch Verwendung mehrerer Gaslaternen an Stelle einer einfachen Mittellaterne. Die längere Zeit hindurch fortgesetzten Versuche mit hängendem Gasglühlicht sind soweit abgeschlossen, daß mit umfangreicher Ausrüstung neuer und vorhandener Wagen vorgegangen werden kann. Versuche mit elektrischer Beleuchtung sind in größerem Umfang angestellt. Hiebei wird entweder der elektrische Strom durch Dynamomaschinen auf der Lokomotive oder im Packwagen erzeugt und mittels Kupferleitungen den einzelnen Wagen des Zuges zugeführt oder für jeden Wagen eine besondere Dynamomaschine vorgesehen, die den zu seiner Beleuchtung erforderlichen elektrischen Strom unabhängig von den übrigen Fahrzeugen liefert. Elektrische Einzelbeleuchtungen dieser Art werden nach einem von der preußischen Staatseisenbahnverwaltung entwickelten System und nach verschiedenen anderen Bauarten erprobt. Außer den für die allgemeine Beleuchtung bestimmten Deckenlampen sind in allen elektrisch beleuchteten D-Zugwagen und außerdem bei einer großen Anzahl der mit Gasbeleuchtung versehenen Wagen dieser Art in jedem Abteil I. und II. Klasse über den Rückenlehnen vier Leselampen vorgesehen, die von den Reisenden nach Wunsch benutzt werden können. Um einen sanfteren Gang bei den Schlafwagen und den Drehgestellwagen zu erreichen, wurde in den Drehgestellen ein dritter Federsatz eingeführt; auch sind zu dem gleichen Zwecke Versuche mit Spezialfederstahl und mit Drehgestellen besonderer Bauart in größerem Umfang angestellt. Bei einem D-Zuge wird der Versuch gemacht, ob durch Anbringung der amerikanischen Mittelkuppelung Vorteile für den ruhigen Gang der Wagen erzielt werden können. Die für Züge mit besonders hoher Fahrgeschwindigkeit bestimmten D-Zugwagen I. und II. Klasse, sowie die Schlafwagen werden sechsachsig erbaut und die Speisewagen durch eiserne Platten in den Wänden und Boden behufs Verbesserung der Gangart beschwert. Auf Verbesserung der Lüftungs- und Heizungseinrichtungen und auf ihre sorgfältige Instandhaltung ist bei den neuen Wagen aller Gattungen besonderer Wert gelegt.

Digitized by Google

K. k. Ministerialrat A. Kann †.

Sonntag den 29. vorigen Monates verschied der Ministerialrat im Eisenbahnministerium August Kann nach kurzem Leiden im 63. Lebensjahre. Ministerialrat Kann bekleidete im Eisenbahnministerium die Stelle eines Departementvorstandes für finanzielle Angelegenheiten. In jungen Jahren trat er im Bankhaus Stametz-Maier in die Bankpraxis, von wo er nach einer kurzen Übergangszeit, während der er in der Österreichischen Kreditanstalt, Wiener Kreditbank und schließlich als Professor der Buchhaltung an der Wiener Handelsakademie wirkte, zur Elisabethbahn kam. Nach Verstaatlichung derselben führte er bei der damaligen Generaldirektion der österreichischen Staatsbahnen unter dem Präsidenten Freiherrn von Czedik die Konvertierungen gelegentlich der weiteren Eisenbahnverstaatlichungen durch, wofür er durch die Verleihung des Ritterkreuzes des Franz Josef Ordens ausgezeichnet wurde. In das neugeschaffene Eisenbahnministerium trat er als Ministerialrat an die Spitze des finanziellen Departements, dem er bis zu seinem Lebensende vorstand. Vor einigen Jahren wurde er für sein verdienstvolles Wirken durch Verleihung des Komturkreuzes des Franz Josef-Ordens ausgezeichnet. Unserem Club gehörte Kann seit seiner Gründung, dem Jahre 1877, an, an dessen Bestrebungen und Veranstaltungen er sich in jüngeren Jahren lebhaft beteiligte.

Seine Freunde werden ihm stets ein ehrendes Andenken bewahren!

CHRONIK.

Personalnachrichten. Seine k. u. k. Apostolische Majestät haben nachstehendes Allerhöchstes Handschreiben allergnädigst zu erlassen geruht:

Lieber Dr. v. Derschatta!

Für ihre hervorragende und erfolgreiche Mitwirkung an den Vereinbarungen, wodurch das wirtschaftliche Verhältnis zwischen den beiden Staaten der Monarchie für einen längeren Zeitraum auf eine feste Grundlage gestellt wurde, spreche Ich Ihnen Meine dankbare Anerkennung aus.

Wien, am 30. März 1908.

Franz Joseph m. p.

Ferner geruhten Seine k. u. k. Apostolische Majestät allergnädigst zu verleihen:

den Ritterstand dem Sektionschef im Eisenbahnministerium Dr. Franz Schonka;

das Komturkreuz des Franz Joseph-Ordens: dem mit dem Titel und Charakter eines Hofrates bekleideten Direktor des Tariferstellungs- und Abrechnungsbureaus des Eisenbahnministeriums Richard Brüll und dem mit dem Titel und Charakter eines Ministerialrates bekleideten Sektionsrat im Eisenbahnministerium Sigmund Sonnenschein;

den Orden der Eisernen Krone dritter Klasse dem Zentralinspektor und Vorstande der bautechnischen Direktionsabteilung der k. k. Nordbahndirektion Johann Prinz.

Eisenbahnball. Nach dem vom Komitee des Eisenbahnballes veröffentlichten Ausweise wurden seit der Stiftung (1875) des aus den Erträgnissen des Eisenbahnballes gegründeten und alljährlich dotierten „Österreichischen Eisenbahn-Unterstützungsfondes für dienstuntauglich gewordene, nicht pensionsfähige Eisenbahnbedienstete, deren Witwen und Waisen“ an 15.375 Personen Unterstützungen im Gesamtbetrage von K 584.920 verteilt. Die Höhe der einzelnen Unterstützungen beträgt K 30—64. Speziell im Jahre 1907 wurden 1123 Personen, davon 105 Männer, 1002 Witwen und 16 Waisen mit zusammen K 37.020 beteilt.

I. Internationaler Kongreß für Rettungswesen in Frankfurt a. M. vom 10. bis 14. Juni 1908. Das Kongreßbureau gibt zurzeit das Verzeichnis der angemeldeten Vorträge und Demonstrationen bekannt. Im ganzen sind 109 Vorträge angemeldet. Die Abteilung „Rettungswesen in den Städten“ steht mit 25 Vorträgen an erster Stelle, dann folgen die Abteilungen „Rettungswesen in Bergwerken und bekannten Betrieben“ mit 17, „Ausbildung von Nichtärzten“ mit 12, „Rettungswesen im Seeverkehr“ mit 11, „Rettungswesen bei der Feuerwehr“ und „Erste ärztliche Hilfe bei Unglücksfällen“ mit 10 bezw. 11, „Rettungswesen auf Eisenbahnen“ und „Rettungswesen auf dem Lande, in Industriezentren und kleineren kommunalen Verbänden“ mit je 9 Vorträgen, während die übrigen Vorträge sich auf die Abteilung „Rettungswesen im Gebirge“ und „Rettungswesen und Sport“ gleichmäßig verteilen. Die mit dem Rettungskongreß verbundene Ausstellung von Automobilambulanzen, Krankenwagen und Rettungsgeräten, die in allen Kreisen das größte Interesse erweckt hat und für die bereits sehr reichliche Anmeldungen vorliegen, wird eine natürliche praktische Ergänzung der Verhandlungen abgeben und sehr viel neues bieten.

CLUB-NACHRICHTEN.

Bericht

über die

XXXI. ordentliche Generalversammlung des Club österreichischer Eisenbahnbeamten am 31. März 1908.

Vorsitzender:

Se. Exzellenz der k. k. Eisenbahnminister a. D. Herr Dr. Ritter v. Wittek.

Schriftführer:

Herr Ober-Ingenieur Berthold Kriser und Herr Bahnkommissär Dr. Viktor Leipen.

(Beginn 6 Uhr abends.)

Der Herr Vorsitzende eröffnet die Sitzung mit folgenden Worten:

„Geehrte Herren! Indem ich die XXXI. ordentliche Generalversammlung unseres Clubs für eröffnet erkläre, begrüße ich Sie alle auf das herzlichste.

Nach § 11, Alinea 4, der Clubstatuten ist zur Beschlußfähigkeit der Generalversammlung die Anwesenheit von mindestens einem Zehntel der Gesamtzahl der Clubmitglieder notwendig. Der Club zählt heute 616 Mitglieder und es ist daher eine Mindestzahl von 62 Anwesenden erforderlich. Laut der abgegebenen Legitimationen waren schon in einem früheren Augenblicke 66 Herren erschienen — seither sind noch einige Herren dazugekommen — und es ist somit die XXXI. ordentliche Generalversammlung im Sinne unserer Statuten beschlußfähig.

Ich konstatiere zunächst, daß die Mitteilung von der Abhaltung der Generalversammlung an die k. k. Polizeidirektion rechtzeitig (am 20. März 1908) erfolgt ist.

Unsere diesjährige Generalversammlung hebt sich insbesondere deshalb hervor, da, wie die Herren aus dem verteilten Geschäftsbericht ersehen haben, heuer die über Anregung und Mitwirkung unseres Clubs gegründete Eisenbahnfortbildungsschule das 25. Jahr ihres Bestandes erreicht hat. Ich glaube, das erwähnen zu sollen, weil unser Club an der Bildung dieser Institution hervorragenden Anteil genommen hat, und wir gedenken da dankbar des Herrn Ministerialrates Konta, der damals bekanntlich die erste Anregung hiezu gegeben

Digitized by Google

hat, wodurch einem großen Teil der im aktiven Eisenbahndienst stehenden Herren eine größere Fachbildung vermittelt wurde.

Wir dürfen daher mit voller Befriedigung auf den 25jährigen Bestand dieses Institutes zurückblicken. (Beifall.)

Ich schreite nunmehr zur Ernennung der Verifikatoren für das Protokoll und bitte die Herren Dr. Franz Hilscher und Dr. Emil Weinberg, sich dieser Funktion freundlichst zu unterziehen. (Die Genannten sind bereit hiezu.)

Bevor ich in die Tagesordnung eintrete, obliegt mir die schmerzliche Pflicht, des Verlustes zu gedenken, welchen der Club durch das Ableben einer Anzahl von Mitgliedern im abgelaufenen Jahre erlitten hat.

Ich ersuche den Herrn Schriftführer, die Namen derjenigen Mitglieder, die der Club durch den Tod verloren hat, verlesen zu wollen."

Schriftführer Ober-Ingenieur Kriser (liest):

Wirkliche Mitglieder:

Alpers Johann, Ober-Inspektor der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft i. P. in Triest.

Baltz-Balzberg v. Guido, Rechnungsrevident im Eisenbahnministerium.

Brandstötter Karl, Sekretär der k. k. Nordbahndirektion.

Brüll Moritz, Direktor der Ersten Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft.

Castoticzki Philipp, Ober-Inspektor der k. k. Nordbahndirektion.

Cicalek Theodor, Dr., Professor an der Wiener Handelsakademie und der Fortbildungsschule für Eisenbahnbeamte.

Filinger Matthä, Inspektor der k. k. Nordbahndirektion.

Hallama Wilhelm, k. k. Regierungsrat, Direktor der Dampftramway-Gesellschaft, vorm. Krauss & Co.

Holzner Bruno, Inspektor der k. k. österr. Staatsbahnen i. P.

Jellinek Adolf, Spediteur.

Junk August, Dr., Ober-Inspektor der k. k. Nordbahndirektion.

Kloß Karl, Inspektor der k. k. Nordbahndirektion.

Vorsitzender: „Ich bitte die Herren, das Andenken an die Verstorbenen, in welchen wir liebwerte Kollegen betrauern, durch Erheben von den Sitzen zu ehren. (Die Versammlung erhebt sich.)

Sie werden gestatten, daß diese Kundgebung dem Protokolle der heutigen Sitzung einverleibt werde. (Zustimmung.)

Ich gehe nunmehr zur Tagesordnung über, und zwar zunächst zu Punkt I Verlesung des Jahresberichtes des Ausschußrates.

Hiezu hat sich zum Worte gemeldet Herr Revident Maximilian Taussig, ich erteile ihm das Wort."

Herr Taussig: „Ich erlaube mir den Antrag zu stellen, daß von der Verlesung des Jahresberichtes Umgang genommen werde, da ohnedies jedem Clubmitgliede der Jahresbericht zugesendet wurde."

Vorsitzender: „Wird gegen diesen Antrag eine Einwendung erhoben?" (Niemand meldet sich.)

„Da dies nicht der Fall ist, betrachte ich den Antrag als angenommen und wir sehen von der Verlesung ab".

„Wir gelangen zum zweiten Punkt der Tagesordnung, das ist der Bericht der Rechnungsrevisoren. Ich bitte den Herrn Ober-Revidenten Hanausek, diesen Bericht zu erstatten."

Ober-Revident Hanausek (liest):

„Hochgeehrte Generalversammlung!

Die mit dem Vertrauen der vorjährigen Generalversammlung beehrten Revisoren haben die Finanzgebarung des Ausschußrates des Club österreichischer Eisenbahnbeamten einer eingehenden, genauen Prüfung unterzogen, die einzelnen Konti mit den Beilagen verglichen und sind in der erfreulichen Lage, bestätigen zu können, daß die Buchführung und Kassagebarung in der vollkommensten Ordnung und Übersichtlichkeit befunden wurde.

Gleichzeitig wurde unserseits die Gebarung über die Administration der „Österreichischen Eisenbahn-Zeitung" einer genauen Revision unterzogen und konstatiert, daß die Buchung mit dem Kassastand vollkommen übereinstimmt, respektive die Bücher mit der größten Gewissenhaftigkeit geführt wurden.

Es kann von dieser Stelle aus nur wiederholt betont werden, daß den mit der Führung der Bücher und des Kassawesens betrauten Funktionären für die besondere Mühewaltung Dank und Anerkennung gebührt.

Gestützt auf diese Prüfungen, erlauben sich die unterzeichneten Revisoren den Antrag zu stellen, die geehrte Generalversammlung wolle den Rechnungsabschluß für das Kalenderjahr 1907 genehmigen und dem Ausschußrate das Absolutorium erteilen.

Wien, am 31. März 1908

C. Hanausek. M. Taussig."

Vorsitzender: „Wird zu diesem Antrage das Wort gewünscht? (Niemand meldet sich.) Es ist nicht der Fall. Ich bitte die Herren, welche dem gestellten Antrage gemäß das Absolutorium erteilen wollen, wodurch zugleich auch der früher erwähnte Geschäftsbericht des Ausschußrates zur Kenntnis genommen erscheint, die Hand zu erheben. (Geschieht.) Ich bitte um die Gegenprobe. (Nach einer Pause.) Das Absolutorium ist einstimmig erteilt.

Wir kommen zu Punkt III der Tagesordnung, das ist die Wahl eines Vize-Präsidenten, des Kassiers, von sechs Mitgliedern und inklusive einer Ersatzwahl von zusammen sieben Mitgliedern des Ausschußrates, ferner von Rechnungsrevisoren und deren Stellvertretern.

Zum Austritte gelangen: Der Vize-Präsident, Herr k. k. Ministerialrat Hugo Koestler, der Kassier, Herr k. k. Baurat Franz Schmarda, ferner die Herren Ausschußräte: k. k. Ministerial-Vize-Sekretär Dr. Hans Friedrich Gintl, Ober-Revident Louis Handofsky, Inspektor Dr. Karl Hauler, Exzellenz k. k. Sektions-Chef a. D. Dr. Franz Liharzik, Revident Sigismund Albrecht Rosenberg und Ober-Inspektor Eduard Schiler.

Ich glaube im Sinne der geehrten Versammlung zu handeln, wenn ich diesen Anlaß wahrnehme, um Herrn Ministerialrat Koestler, der mir als Vize-Präsident in hervorragender Weise bei meiner Amtsführung zur Seite gestanden ist, ferner dem Herrn Kassier Baurat Schmarda sowie dem Rechnungsführer Ober-Revidenten Handofsky und den übrigen ausscheidenden Herren den wärmsten und herzlichsten Dank an dieser Stelle auszusprechen." (Beifall und Händeklatschen.)

Ministerialrat Koestler:

Euer Exzellenz, sehr verehrte Herren!

Ich erlaube mir in meinem Namen und im Namen der ausscheidenden Ausschußmitglieder Eurer Exzellenz meinen verbindlichsten Dank für die ehrenden Worte zum Ausdruck zu bringen und auch Ihnen, meine Herren, danke ich für die Sympathiebeweise, die wir eben gehört haben. Ich muß aber diese Gelegenheit benützen, um auf ein Ereignis zurückzukommen, das sich im Anfang unserer heurigen Vereinssession abgespielt hat und vielleicht für unseren Club von

Digitized by Google

großer Bedeutung hätte werden können. Es werden von diesem Ereignis, von dem ich sprechen will, eigentlich sehr wenige Clubmitglieder wissen. Es hat sich die ganze Angelegenheit mehr oder weniger im Schoße des Ausschusses abgespielt, aber heute kann man darüber reden. Ich kann sagen, daß der Club zu Anfang dieser Session sich in einer Art Krise befunden hat, in einer Krise, die zum Teil hervorgerufen war durch die fortgesetzte Verstaatlichung, durch welche dem Club eine Anzahl Subventionen verloren gegangen sind und vielleicht auch dadurch, daß eine Anzahl Vereinsmitglieder das Interesse am Club verloren hat und ausgetreten ist. Es hat sich dadurch die Anzahl der Clubmitglieder in bedenklicher Weise vermindert gehabt. Es war das ein kritischer Moment und wir verdanken es lediglich der Energie, Tatkraft und Liebe zum Club, die unser verehrter Präsident, Se. Exzellenz bewiesen hat (lebhafter Beifall und Händeklatschen), indem er sich in diesem Augenblick in die Bresche gestellt und es verstanden hat, dem Ausschusse in einer Weise Mut zuzusprechen und ihn anzueifern, daß wir wieder Lust bekommen haben, weiterzuarbeiten. Und ich kann sagen, es ist ausschließlich das Verdienst unseres verehrten Herrn Präsidenten, daß unser Club heute gefestigter denn je dasteht. Ich glaube daher, meine Herren, in ihrem Sinne zu sprechen, wenn ich mir erlaube, Sr. Exzellenz hiefür den verbindlichsten Dank des Clubs zum Ausdruck zu bringen. (Lebhafter Beifall und Händeklatschen.) Die Versammlung erhebt sich und bringt dem Präsidenten eine Ovation dar.)

Präsident: Meine sehr verehrten Herrn! Ich danke Ihnen herzlichst für die mir kundgegebene freundschaftliche Gesinnung. Ich danke insbesondere Herrn Ministerialrat Koestler und muß ganz besonders hervorheben, daß in jenem kritischen Momente, in dem wir schon Besorgnisse für den Weiterbestand und die gedeihliche Entwicklung des Clubs hegen mußten, insbesondere seine kräftige Unterstützung und Mitwirkung in erster Reihe dazu beigetragen hat, daß wir über diesen schwierigen Moment glücklich hinweggekommen sind. Ich muß daher den Dank, den ich dem Herrn Ministerialrat Koestler früher ausgesprochen habe, mit Rücksicht auf die von ihm erwähnten Umstände von ganzem Herzen wiederholen. (Beifall.)

Vorsitzender: Ich schreite nun zur Erledigung des dritten Punktes der Tagesordnung, und zwar vorerst zur Wahl der Rechnungsrevisoren und deren Stellvertreter.

Zum Worte hat sich gemeldet Herr Revident Gustav Sellner, ich erteile ihm das Wort.

Herr Sellner: Geehrte Generalversammlung! Ich erlaube mir, den Antrag zu stellen, daß nachstehende Herren per acclamationem gewählt werden, und zwar:

Zu Revisoren: die Herren Ober-Revident Karl Hanausek, Inspektor Edmund Demelmayer und Revident Maximilian Taussig und als Ersatzmänner die Herren Inspektor Josef Képes de Somogy und Revident Gustav Fenzl (Beifall).

Vorsitzender: Wird gegen diesen Antrag eine Einwendung erhoben? (Niemand meldet sich.) Es ist nicht der Fall, ich gebe daher dem Antrage statt und bitte jene Herren, welche mit dem Vorschlage, die genannten Herren per acclamationem zu wählen, einverstanden sind, die Hand zu erheben (geschieht). Ich bitte um die Gegenprobe. (Nach einer Pause.) Die Wahl ist per acclamationem erfolgt und die genannten Herren erscheinen als gewählt.

Ich ergreife gern den Anlaß, den Herren Revisoren des abgelaufenen Jahres namens des Präsidiums für ihre Mühewaltung den wärmsten, verbindlichsten Dank auszusprechen (Beifall).

Wir schreiten nun zur Wahl des Vizepräsidenten, des Kassiers und der sieben Ausschußräte und bitte ich, die ausgefüllten Stimmzettel, und zwar für die Wahl des Vizepräsidenten den grauen, für die Wahl des Kassiers den blauen und für die Wahl der Ausschußräte den weißen Stimmzettel abzugeben.

Zum Behufe des Skrutiniums schlage ich die Herren: Dr. Artur Schreiber, Revident Maximilian Taussig, Inspektor Turtenwald, Assistent Friedrich Siebner und Dr. Emil Weinberg vor und bitte die genannten Herren, sich dieser Mühe gefälligst unterziehen zu wollen.

Ich unterbreche zur Vornahme der Wahl und des Skrutiniums die Sitzung für kurze Zeit (Nach Wiederaufnahme der Sitzung): Ich nehme die unterbrochene Versammlung wieder auf.

Nach vollzogenem Skrutinium für die Wahl des Vizepräsidenten habe ich mitzuteilen, daß 57 giltige Stimmzettel abgegeben wurden; davon lauten 54 auf den Namen des Herrn Zentral-Inspektors Dr. Alfred Scheiber, welcher somit zum Vizepräsidenten gewählt erscheint (lebhafter Beifall).

Ich erlaube mir, den Vizepräsidenten Herrn Dr. Scheiber namens des Präsidiums herzlichst zu begrüßen und bitte ihn, wie bisher sein Interesse für das Gedeihen des Clubs mit dem unseren zu vereinigen. Ich freue mich lebhaft, daß die Wahl mit so überwiegender Majorität auf ihn gefallen ist.

Vizepräsident Dr. Scheiber: Ich gestatte mir, Exzellenz und der Versammlung für die hohe Auszeichnung, daß ich nunmehr zum vierten Male zum Vizepräsidenten berufen wurde, meinen verbindlichsten, ergebensten Dank auszusprechen. Ich erblicke hierin mit Recht ein Zeichen der Sympathie, durch das Sie mich erfreuen und ich kann meinen Dank am besten in das Versprechen kleiden, daß ich gewiß bemüht sein werde, so weit meine schwachen Kräfte reichen und ich hiezu berufen bin, meine bescheidenen Kräfte im Interesse des Clubs zu betätigen (lebhafter Beifall und Händeklatschen).

Vorsitzender: „Nunmehr erlaube ich mir, Ihnen das Resultat des Skrutiniums für die Wahl des Kassiers bekanntzugeben:

Abgegeben wurden 57 Stimmzettel, davon lauten 56 auf den Namen des Herrn Ober-Revidenten Louis Handofsky, welcher somit zum Kassier gewählt erscheint.“ (Lebhafter Beifall und Händeklatschen.)

Ich erlaube mir, Herrn Ober-Revidenten Handofsky in seiner neuen Eigenschaft herzlichst zu begrüßen und bin überzeugt, daß er sich der Übernahme der ihm durch das Vertrauen des Clubs übertragenen, immerhin recht mühevollen und verantwortlichen Mission, aus Liebe und Anhänglichkeit zur guten Sache des Clubs, freudig unterziehen wird. Ich setze von seiner Tätigkeit die besten Erfolge voraus. (Lebhafter Beifall.)

Das Skrutinium bezüglich der neugewählten Ausschußräte ist bereits vorgenommen (liest):

Abgegeben wurden 57 giltige und ungiltige Stimmzettel. Davon entfielen auf

Herrn	Emanuel Bittner	57	Stimmen
„	Rudolf Hlawatschek	56	„
„	Hugo Koestler	57	„
„	Ludwig Proske	53	„
„	Karl Spitzer	56	„
„	Felix Wilhelm	57	„
„	Raimund Woitischek	56	„

welche somit gewählt erscheinen. Übrigen Stimmen zersplittert.

Ich schreite zu Punkt IV der Tagesordnung: Beschlußfassung über angemeldete Anträge:

Vorsitzender: „Der Ausschußrat hat in seiner Sitzung vom 20. März d. J. einstimmig beschlossen, der ge-

Digitized by Google

ehrten Generalversammlung vorzuschlagen, Herrn k. k. Baurat Franz Schmarda, in Würdigung seines langjährigen, hervorragenden Wirkens als Kassier des Club österreichischer Eisenbahnbeamten zum Ehrenmitgliede zu ernennen.

Indem ich diesen Vorschlag als Antrag des Ausschußrates einer geehrten Versammlung unterbreite, erlaube ich mir anzufragen, ob jemand hiezu das Wort wünscht.

Da dies nicht der Fall ist, gestatte ich mir, diesen Antrag zur Abstimmung zu bringen und bitte jene Herren, welche mit diesem Antrage einverstanden sind, die Hand zu erheben.“ (Geschieht.)

Vorsitzender: „Ich konstatiere mit Vergnügen die einstimmige Annahme dieses Antrages und beglückwünsche hiemit unser neuestes Ehrenmitglied, Herrn k. k. Baurat Franz Schmarda. (Bravo! Bravo!)

Das Ehrendiplom wird Herrn Baurat Schmarda demnächst überreicht werden.

Baurat Schmarda: „Euer Exzellenz, hochgeehrte Herren! Dem Wohlwollen Eurer Exzellenz verdanke ich heute den zweiten Ehrentag, den ich in diesen Clubräumen begehe. Der erste Ehrentag galt der allerhöchsten Ordensdekoration, die mir auch nur durch die Mitwirkung Eurer Exzellenz verliehen wurde. Der zweite Ehrentag ist der heutige. Ich finde keine Worte, um mich für das Wohlwollen zu bedanken, welches Exzellenz mir speziell immer entgegengebracht haben. Ich danke sämtlichen hier anwesenden Herren für die Freundlichkeit, daß sie mir die Auszeichnung zuteil werden ließen. Ich danke dem Ausschußrat für seine kräftige Unterstützung, speziell dem ausscheidenden Vize-Präsidenten Herrn Ministerialrat Koestler und dem Obmann des finanziellen Komitees, Herrn Zentral-Inspektor Reiber, der mir mit Rat und Tat in der freundlichsten Weise zur Seite stand.

Ich kann aber am heutigen Tage unmöglich eine Dienstleistung von zwei Herren vergessen, nämlich unserer beiden Herren Revisoren. Beide Herren stehen vermöge ihrer Dienstleistung nahezu an der Dienstjubiläumsgrenze. Herr Ober-Revident Hanauzek hat durch 23 Jahre, Herr Inspektor Demelmayer hat durch 9 Jahre das Revisionsgeschäft ausgeübt. Ich wünsche, daß sie noch recht lange dieses Ehrenamtes walten mögen und meinem Nachfolger in derselben Weise entgegenkommen wie mir.

Zum Schlusse kann ich nicht umhin, lobend und dankend der Tätigkeit des Clubsekretärs und der Clubdiener zu gedenken, welche zu jeder Zeit und bereitwilligst ihre Kräfte in meine Dienste stellten.

Nochmals allseitig vielen Dank für alles.“ (Lebhafter Beifall und Händeklatschen.)

Zentral-Inspektor; Reiber: Wir haben seit wenigen Momenten einen neuen Clubkassier. Dem scheidenden Clubkassier hat der Club die höchste Ehrenbezeugung erwiesen, die wir in der Lage sind zu begeben.

Sie alle, meine Herren, kennen die Tätigkeit unseres Hauptkassiers. Sie wissen, mit welcher Hingebung und Liebe zum Club er die Jahre hindurch seine Funktion versehen hat. Wenn auch Sie alle es wissen, so haben doch nicht alle so Gelegenheit gehabt, dies in dem Maße wahrzunehmen wie das Finanzkomitee und ich vielleicht in meiner Person selbst und darum möchte ich speziell im Namen des Finanzkomitees und auch in meinem Namen den Dank, den der Club dem neuen Ehrenmitgliede soeben votiert hat, auch unseren Dank hinzufügen. Ich möchte ihm dann nochmals sagen, daß wir wissen, was er im Laufe der Jahre für den Verein getan hat, mit welcher Hingebung und wie verhältnismäßig schwer es war, ein Opfer zu finden für die neue Aufgabe. (Heiterkeit.)

Ich möchte nur den einen Wunsch hinzufügen, daß unser neues Ehrenmitglied solange im Schoße unseres Vereins Ehrenmitglied sein möge als es Kassier war. (Lebhafter Beifall und Händeklatschen.)

Vorsitzender: Ferner teile ich Ihnen folgendes mit: Dem in der Generalversammlung vom 19. März 1907 angenommenen Antrage, der Ausschußrat möge dahin wirken, daß jedem Eisenbahnbeamten die Begünstigung eingeräumt werde, jährlich drei Schnellzugsfahrkarten fremder Bahnen ohne besondere Begründung ansprechen zu können, wurde entsprochene und diesbezüglich ein Ansuchen an die „Gemeinsame Eisenbahn-Direktorenkonferenz“ gerichtet. Die Eisenbahn-Direktorenkonferenz hat dieses Ansuchen mit Schreiben vom März 1908, Nr. 97/08 jedoch abschlägig beschieden.“ Der Ausschuß wird die Frage weiter im Auge behalten und bei günstiger Gelegenheit die Sache weiter verfolgen.

Bevor ich zum Schlusse eile, habe ich noch zwei Mitteilungen zu machen.

Wie die Herren aus den Zeitungen ersehen haben, wurde unser Vize-Präsident, Herr Sektionschef Dr. Schonka durch die a. h. Verleihung des Ritterstandes ausgezeichnet. Ich glaube, daß es vollkommen den Empfindungen des Club entspricht, wenn wir dem Herrn Sektionschef Dr. Ritter von Schonka zu diesem a. h. Huldbeweis namens des Club herzlich gratulieren und ich erbitte mir seitens der geehrten Generalversammlung die Ermächtigung, ein Glückwunschschreiben an den Herrn Sektionschef zu richten. (Lebhafter Beifall und Händeklatschen.)

Weiters teile ich mit, daß die so vielseits begehrten ermäßigten Karten à K —·60 statt K 1·— für die Jubiläums-Modeausstellung in der Gartenbaugesellschaft von morgen, Mittwoch an in der Clubkanzlei bereits erhältlich sind.

Ich erlaube mir, Ihnen hievon heute Mitteilung zu machen, da die diesbezügliche Verlautbarung erst in der Nr. 14 vom 15. April d. J. unseres Cluborgans veranlaßt werden kann.

Hiemit ist die Tagesordnung erschöpft; ich danke den Herren für ihr zahlreiches Erscheinen und erkläre die heutige Generalversammlung für geschlossen.

(Schluß der Versammlung: 1/2 8 Uhr abends.)

* *
*

Am 6. April 1908 fand die konstituierende Sitzung des Ausschußrates statt, welche folgendes Resultat ergab:

Clubleitung für das Jahr 1908.

Präsident: Se. Exzellenz Dr. Heinrich Ritter v. Wittek, k. u. k. Geheimer Rat, k. k. Eisenbahnminister a. D. Vizepräsidenten: (I. Vizepräsident) Dr. Franz Ritter von Schonka, k. k. Sektionschef im Eisenbahnministerium, Johann Löbl, k. u. k. Oberst, Chef des Eisenbahn-Bureaus des k. u. k. Generalstabes; Dr. Alfred Scheiber, Zentral-Inspektor, Direktionsleiter der k. k. priv. Böhmischen Kommerzialbahnen. Kassier: Louis Haudofsky, Ober-Revident der priv. österr.-ungar. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft. Schriftführer: Berthold Kriser (I. Schriftführer), Ober-Ingenieur der Direktion der Nordbahn; Dr. Viktor Leipen, Bahnkommissär der k. k. österr. Staatsbahnen im Eisenbahnministerium. Rechnungsführer: Rudolf Hiawatschek, Revident der priv. österr.-ungar. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft. Ausschußräte: Alois Albrecht, Ober-Inspektor der k. k. österr. Staatsbahnen im Eisenbahnministerium; Hermann Arnold, Direktor der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn; Dr. Karl Freiherr von Banhans, k. k. Sektionchef des Eisenbahnministeriums, Direktor der k. k. Nordbahndirektion; Emanuel Bittner, Ober-Ingenieur und k. u. k. Hauptmann a. D. im Eisenbahnbureau des k. u. k. Generalstabes; Dr. Heinrich Grünebaum jun., Bahn-Konzipist im k. k. Eisenbahnministerium; Emil Guisolan, Ober-Inspektor der priv. österr.-ungar. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft; Hugo Koestler, k. k. Ministerialrat im Eisenbahnministerium; Alfred Konrady, k. u. k. Major, Eisenbahnlinien-Kommandant des k. u. k. 2. Korps; August Ritter von Loehr, k. k. Regierungsrat, Direktions-Abteilungs-Vorstand, Zentral-Inspektor der k. k. Nordbahndirektion a. D.; Rudolf Mansch, Direktions-Sekretär der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn; Ludwig Proske, k. k. Hofrat, Staatsbahn-Direktor a. D.; Viktor Reiber, Zentral-Inspektor der priv. österr.-ungar. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft; Gustav Sellner, Revident im

Digitized by Google

Tariferstellungs- und Abrechnungs-Bureau des k. k. Eisenbahnministeriums; Karl Spitzer, Maschinen-Ober-Kommissär der k. k. Nordbahndirektion; Felix Wilhelm, Ober-Inspektor der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft; Raimund Woltischek, Abteilungs-Vorstand-stellvertreter der k. k. Nordbahndirektion; Friedrich Ritter von Wotawa, Konzipist der k. k. österr. Staatsbahnen.

Bericht über die Clubversammlung am 7. April 1908. Der Präsident Se. Exzellenz Herr Dr. von Wittek eröffnet die Versammlung mit folgenden Worten:

„Ich beehre mich hiemit Ihnen folgende geschäftliche Mitteilungen zu machen:

Mit der heutigen Clubversammlung, in welcher Herr Leopold Ebert, Mitglied des Camera-Club, einen Laternen-Abend unter dem Titel: „Auswahl meiner besten photographischen Aufnahmen" (diverse Genres) zu halten die Güte haben wird, wird die Saison 1907/1908 geschlossen.

Das Programm der Sommerveranstaltungen, für welches unser rühriges Vergnügungs-Komitee bereits die umfassendsten Vorbereitungen trifft, wird Ihnen in der üblichen Weise rechtzeitig bekanntgegeben.

Für Anmeldungen zur Teilnahme an der Exkursion nach Maria-Zell liegt bereits jetzt ein Anmeldebogen im Sekretariate auf.

Der Club-Präsident ersucht nun Herrn Ebert seinen Vortrag zu halten.

Eine große Reihe herrlicher Lichtbilder, die sowohl was künstlerischen Geschmack als Ausführung anbelangt, zu den besten photographischen Werken gehören, erfreute das zahlreiche Auditorium, welches Herrn Ebert lebhaften Beifall zollte. — Die Vortrags-Saison wurde durch diesen Vortrag in würdigster Weise abgeschlossen und es muß noch an dieser Stelle der großen Verdienste gedacht werden, die sich der Obmann des Vortrags-Komitee Herr Direktor Arnold durch seine große Mühe um die Erwerbung erstklassiger Vorträge in der abgelaufenen Saison erworben hat.

Der Schriftführer: Ober Ingenieur B. Kriser.

Veränderungen im Mitgliederstande im Monate März 1908.

Gestorben sind:

Die Herren wirklichen Mitglieder: August Kann, k. k. Ministerialrat, Departement-Vorstand im Eisenbahnministerium; Alfred Knoll, Ingenieur der k. k. österreichischen Staatsbahnen in Rohle; Hans Trunda, Ober-Revident im Eisenbahnministerium.

Ausgetreten ist:

Das wirkliche Mitglied, Herr Adolf Ritter von Märkel-Märkel, k. und k. Hauptmann im Eisenbahnbureau des k. und k. Generalstabes.

Neu beigetreten sind:

a) Als unterstützende Mitglieder: Betriebsgesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen; k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn-Gesellschaft; Erste Eisenbahn-Wagenleih-Gesellschaft; Österreichische Eisenbahn-Verkehrsanstalt; F. Ringhoffer, Smichow.

b) Als wirkliche Mitglieder, die Herren: Ludwig Pittner, k. k. Major im Geniestabe im k. k. Reichskriegsministerium; Martin Blodnig, Ingenieur der Königshofer Zement-Fabrik A.-G.; Johann Ribosek, k. k. Baurat und Michael Zeulnk, k. k. Ingenieur im Eisenbahnministerium, Karl Prina, Aspirant der k. k. österreichischen Staatsbahnen in Hainfeld; Wilhelm Altmann, Sekretär der Aktien-Gesellschaft der Wiener Lokalbahnen.

Stand mit Ende März 1908: 2 Ehrenmitglieder, 619 wirkliche, 37 unterstützende und 3 korrespondierende Mitglieder.

Neue Begünstigung*).

Ermäßigte Eintrittskarten für die Jubiläums-Modenausstellung à 60 h statt 1 K sind im Clubsekretariat erhältlich.

Das Benefizien-Komitee.

Bestehende Ermäßigungen für Theater, Vergnügungs-Etablissements und Kunstausstellungen.

Kaiserjubiläums-Stadttheater und Volksoper. Käufliche Anweisungen für: Parterre-Loge K 18.—, Parkett 1. bis 5. Reihe K 3.50, Parterre 1. Reihe K 2.50, Balkon I. Rang, 2. Reihe K 2.— und Parterre 2.–6. Reihe K 1.75 im Clubsekretariat.

*) Wir ersuchen von dieser, sowie von allen bisherigen Begünstigungen bei jeder sich bietenden Gelegenheit Gebrauch zu machen und eventuell auf die Begünstigungen Bezug habende Wünsche und Reklamationen dem Clubsekretariat brieflich bekanntzugeben.

Theater an der Wien. Vormerkungen auf Orchestersitze, Fauteuils im Parkett und Parkettsitze, 1. bis 9. Reihe, mit zirka 45%iger Ermäßigung für alle Wochentage, außer Samstag, nimmt der Clubsekretär, jedoch mindestens einen Tag vor dem beabsichtigten Besuchstag, entgegen.

Carl-Theater. Anweisungen zum Bezuge von (50%) ermäßigten Karten.*)

Deutsches Volkstheater. Nachlaß der Vormerkgebühr.*)

Raimund-Theater. Anweisungen zum Bezuge von (50%) ermäßigten Karten.*)

Theater in der Josefstadt.**)

Lustspieltheater im k. k. Prater.**)

Kleines Schauspielhaus, I. Johannesgasse 4. Anweisungen zum Bezuge von (50%) ermäßigten Karten.*)

Intimes Theater.**)

Saal Ehrbar. Anweisungen zum Bezuge von (50%) ermäßigten Karten.*)

Ronacher. Anweisungen auf Parkett-Entree à K 2 mit einer 25%igen und auf Parterre-Entree à K 1.50 mit einer 20%igen Ermäßigung.*)

Danzers Orpheum. Anweisungen für Logen und alle Sitzkategorien zu bedeutend ermäßigten Preisen.*)

Kolosseum. Anweisungen mit 20%iger Ermäßigung.*)

Künstlerhaus.***)

Secession.***)

Wiener Bioskop.***)

Hagenbund.***)

Kaiser-Panorama. Anweisungen auf ermäßigte Karten.*)

Welt-Biograph, I. Stubenring 20 und IX. Alserstraße 39.***)

Maxims Theater, II. Praterstraße 68 und IV. Favoritenstraße 36.***)

Um den Herren Mitgliedern den Bezug der Anweisungen für ermäßigte Karten leichter und rascher zu ermöglichen, haben nachstehend verzeichnete Herren die Entgegennahme von Anmeldungen bezw. Verteilung der Anweisungen freundlichst übernommen:

Das Clubsekretariat;

k. k. Eisenbahnministerium: Dr. Viktor Hiller, Sekt. III;

„ „ „ Maximilian Taussig, I. Gauermanngasse 4;

k. k. Eisenbahnministerium: (T. A. B.): Sigismund Rosenberg, ev. Adolf Reiner;

k. k. Eisenbahnbau-Direktion: Heinrich Bincer;

k. u. k. Kriegsministerium: k. u. k. Hauptmann Emanuel Bittner;

k. k. Staatsbahn-Direktion: Dr. Viktor Leipen, Abt 6;

„ „ „ „ Dr. A. Schelber, Abt. 1;

k. k. Nordbahn-Direktion: Ferdinand Brauner;

Staats-Eisenbahn-Gesellschaft: Louis Handofsky;

Österreichische Nordwestbahn: Dr. Fritz Mucha.

Für jede behobene Anweisung ist eine Gebühr von 6 h zu entrichten.

Ausflug nach Mariazell.

Der mit Separatzug für 1½ Tage projektierte Ausflug nach Mariazell findet am 9. und 10. Mai d. J., und zwar bei jeder Witterung, statt.

Der Preis für die Hin- und Rückfahrt inklusive Nächtigung und gemeinsames Mittagessen beträgt

für Clubmitglieder	5	Kronen
„ Angehörige	7	„
„ Gäste	10	„

Die Anmeldungen für Clubmitglieder (die berechtigt sind je drei Angehörigenkarten zu lösen) wollen bis spätestens 20. April, die für Gäste bis längstens 30. April bei gleichzeitigem Erlag des hiefür entfallenden Geldbetrages im Clubsekretariat (in der Zeit von 4 bis 7 Uhr abends) erfolgen.

Da die Teilnehmerzahl nur eine beschränkte ist, wird die Anmeldung bei erreichter Maximalzahl endgiltig geschlossen.

Separatprogramme mit allen Details der Fahrt gelangen demnächst zur Versendung.

Das Exkursions- und Geselligkeits-Komitee.

*) Erhältlich im Clubsekretariat und bei den oben angeführten Ausgabestellen.

**) Anweisungen werden fallweise seitens der betreffenden Theaterdirektionen an den Club gesendet und turnusmäßig an die Ausgabestellen geleitet, woselbst Vormerkungen entgegengenommen werden.

***) Ermäßigte Eintrittskarten käuflich bei den Clubdienern.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten. Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hilscher. Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

Westdeutsch-Sächsischer Verkehr.

Einführung des Nachtrages IV zum Tarif Teil II.

Mit 20. April 1908 tritt der Nachtrag IV zum Gütertarif, Teil II für den Westdeutsch-Sächsischen Verkehr vom 1. Jänner 1907 in Kraft.

Derselbe erliegt bei den Stationen Reichenberg, Einsiedel und Friedland in Böhmen sowie bei der unterzeichneten Direktion zur Einsicht.

Exemplare sind bei der königlichen General-Direktion der Sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden und bei der unterzeichneten Direktion zum Preise von 24 Hellern für das Stück erhältlich.

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Verkehr.

Einführung des Nachtrages IV zum Tarif Heft 1 und des Nachtrages V zum Tarif Heft 2.

Am 20. April l. J. treten im Ost-Mitteldeutsch-Sächsischen Verkehr zum Teil XI, Tarif Heft 1 der Nachtrag IV und zum Teil XI, Tarif Heft 2, der Nachtrag V in Kraft, welche Nachträge in den Stationen Reichenberg, Raspenau und Friedland i. B. sowie bei der unterzeichneten Direktion zur Einsicht erliegen.

Exemplare sind bei der königl. Eisenbahn-Direktion Berlin und bei der unterzeichneten Verwaltung zum Preise von je 6 Heller für das Stück erhältlich.

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil II.

Einführung des Nachtrages III zum gemeinsamen Heft für den Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen untereinander.

Mit 1. April 1908 trat zum deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil II, gemeinsames Heft für den Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen untereinander vom 1. Jänner 1907 der Nachtrag III in Kraft, welcher in den Stationen Reichenberg, Raspenau und Friedland in Böhmen sowie bei der unterzeichneten Verwaltung zur Einsicht erliegt; Exemplare sind bei der königlichen Eisenbahn-Direktion in Berlin und bei der unterzeichneten Direktion zum Preise von 6 Hellern für das Stück zu beziehen.

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Elbeumschlagsverkehr mit Österreich.

Einbeziehung der Güterabfertigungsstelle Wien-Handelskai.

Die im Verordnungsblatte Nr. 32 vom 19. März 1908 unter Post-Nr. 570 enthaltene Kundmachung wird durch die folgende ersetzt:

Die im Elbeumschlagstarife für Österreich vom 1. Jänner 1904 sowie in dessen Nachträgen VI und VII für die Station Wien-Donauuferbahnhof k. k. St.-B. (vorm. K. F. N.-B.) enthaltenen Frachtsätze finden mit Gültigkeit vom 1. April 1908 auch für die Güterabfertigungsstelle Wien-Handelskai Anwendung.

Die Güterabfertigungsstelle Wien-Handelskai ist nur für den Verkehr mit folgenden Firmen eröffnet: Erste Wiener Walzmühle Vonwiller & Comp., Ölindustrie-Gesellschaft, Faßhandels-Gesellschaft und S. & W. Hoffmann.

K. k. priv. österreichische Nordwestbahn
namens der beteiligten Bahnen.

Elbeumschlagsverkehr mit Österreich, Ungarn, Westösterreich, Galizien, der Bukowina und Südwestrußland.

Tarifierung der Artikel Kalksalpeter und Kalk, phosphorsaurer zu Futterzwecken.

Mit Gültigkeit vom 15. April 1908 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1908 finden in den oben genannten Verkehren mit den österr. Umschlagsplätzen für die Artikel Kalksalpeter und Kalk, phosphorsaurer zu Futterzwecken, als Knochenpräzipitat, Futterknochenmehl im Kartierungswege Anwendung.

Bei Aufgabe in jedem Gewichte die Frachtsätze der Stückgutklasse II bei Frachtzahlung für den Wagen und Frachtbrief für mindestens 5000 *kg* die Frachtsätze des Spezialtarifes A2, für mindestens 10.000 *kg* die Frachtsätze des Spezialtarifes III.

Im Verkehre ab Dresden-Elbkai nach dem Verkehrsgebiete der oben bezeichneten Tarife sowie von Riesa-Elbkai nach dem Verkehrsgebiete des Elbeumschlagstarifes für Österreich finden für Kalksalpeter bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 *kg* für den Wagen und Frachtbrief die Frachtsätze des Spezialtarifes III im Kartierungswege Anwendung.

K. k. priv. österreichische Nordwestbahn
als geschäftsführende Verwaltung.

Niederländisch-österreichischer Kohlenverkehr.

Ausnahme-Tarif vom 1. Februar 1908.

Der im genannten Tarife für Kohle etc. von Ruhengrube nach Smiřitz vorgesehene Frachtsatz wird mit sofortiger Gültigkeit von 808 Heller auf 708 Heller berichtigt.

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn,
auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Österreichischer Verband.

Einführung des Nachtrages X zum Teil II Heft 3 vom 1. Juli 1902.

Am 1. Mai 1908 tritt zu dem obengenannten Tarifhefte der Nachtrag X in Kraft, der außer bereits früher bekannt gemachten Änderungen in den Ausnahmetarifen für Erze und Schlacken erhöhte und ermäßigte Frachtsätze des Klassentarifs und einzelner Ausnahmetarife enthält.

Die durch den Nachtrag eintretenden Frachterhöhungen und Verkehrsbeschränkungen gelten erst vom 15. Juni 1908.

Druckstücke des Nachtrages sind zum Preise von 25 Heller für das Stück bei den bekannten Dienststellen zu haben.

K. k. priv. österreichische Nordwestbahn
namens der Verbandsverwaltungen.

Pränumerations-Einladung
auf die

„Österreichische Eisenbahn-Zeitung"

Organ des „Club österreichischer Eisenbahn-Beamten".

Erscheint vom April bis Oktober am 1. und 15. jedes Monates, von November bis März jeden Sonntag.

Mit 1. März 1908 begann das II. Quartal des XXXI. Jahrganges dieser im In- und Auslande verbreiteten, vom „Club österreichischer Eisenbahn-Beamten" herausgegebenen Zeitschrift.

Die „Österreichische Eisenbahn-Zeitung" bringt in jeder Nummer einen Leitartikel über irgend einen zeitgemäßen Gegenstand technischen, juristischen, kommerziellen oder administrativen Inhaltes aus dem Gesamtgebiete des Eisenbahnwesens, immer von berufenen Fachmännern. Besondere Rücksicht wird auf alle Erfindungen, Neuerungen und Fortschritte in allen fachlichen Zweigen genommen und der Lauf der Eisenbahnpolitik in sachlicher, objektiver Weise dargestellt. Stehende Rubriken sind: die technische Rundschau, worin die neuesten eisenbahntechnischen Nachrichten aus allen Kulturländern gebracht werden, volkswirtschaftliche Rundschau, worin auf alle wichtigen Vorgänge und Bedürfnisse der heimischen Volkswirtschaft mit besonderem Hinweis auf die sich ergebenden tarifarischen und verkehrstechnischen Fragen aufmerksam gemacht wird, elektrische Bahnen, worin Neuerungen und Neuanlagen besprochen werden, dann die Chronik für Personalien und Miszellen, eine kompendiöse Besprechung aller fachliterarischen Erscheinungen und ein Abdruck der im „Club österreichischer Eisenbahn-Beamten" abgehaltenen fachlichen Original-Vorträge.

Die Mitglieder des „Club österreichischer Eisenbahn-Beamten" erhalten die Zeitung unentgeltlich.

Solange der Vorrat reicht, werden komplette Jahrgänge früheren Datums gebunden oder lose, zu bedeutend ermäßigten Preisen abgegeben.

Die „Österr. Eisenbahn-Zeitung" erscheint seit Beginn des XVII. Jahrganges in wesentlich vergrößertem Umfange und kostet inklusive Zusendung per Post

Für Österreich-Ungarn:		Für das Deutsche Reich:		Für das übrige Ausland:	
ganzjährig	Kronen 10.—	ganzjährig	Mark 12	ganzjährig	Francs 20
halbjährig	„ 5.—	halbjährig	„ 6	halbjährig	„ 15

Die Administration. Wien, I. Eschenbachgasse 11, Mezzanin.

Giltig ab 1. März 1908.

K. k. Österreichische Staatsbahnen.

Kürzeste Zugverbindungen:

Wien—Arlberg—Paris—Genf.

[illegible]

Wien Pontafel Venedig Rom und Mailand Genua.

[illegible]

Wien—Lemberg—Odessa—Kiew und Czernowitz—Bukarest—Constanza—Constantinopel.

[illegible]

Wien—Köln—Brüssel—London.

[illegible]

Wien—Prag.

[illegible]

Wien—Eger—Cassel—(Köln)—Aachen.

[illegible]

Stadtbureau der k. k. österr. Staatsbahnen in Wien, I., Wallfischgasse 15.

[illegible]

Wilhelm Beck & Söhne

k. u. k. Hoflieferanten

FILIALEN: Lemberg, Innsbruck, Sarajevo.

Wien, VIII. Langegasse 1, Zentrale.

Uniformen, Uniformsorten

Kürschnerwaren und Kappen

für Eisenbahnen. 651

Österreichische

Siemens-Schuckert-Werke

Wien, XX/2. Engerthstraße 150.

Elektrische Beleuchtung 606

Elektrische Kraftübertragung

Elektrische Bahnen

Dynamomaschinen
Schaltapparate
Installationsmaterial.

Elektromotoren
Zähler
Bogenlampen.

Installationsbureau: VI/1 Mariahilferstraße Nr. 7.

Stefan v. Götz & Söhne

Wien und Budapest

Wien
XX/1. Bez., Gießmanngasse 2.
XX/1. Nordwestbahnstraße 53.

Budapest
b. Ganz & Co., Steinbrucherstr.

Eisenbahn-Sicherungsanlagen

Bahnschranken mit und ohne Vorläutesicherung,

Zentralweichenstellungen

Signalanlagen, Industriegeleisesicherungen, Geleisesperrbäume, Wechselsperren, Sperrschuhe, Sicherungs- und Signaleinrichtungen aller Art für Eisenbahnen und Ausrüstung hiezu.

Rein pneumatische Niederdruck-Weichen und Signalstellung nach den Patenten der General Railway Signal Co., Buffalo und Rochester U.S.A. und der British Pneumatic Railway Signal Co. Ltd. London.

Werkzeuge und Gebrauchsartikel

für den

Bahnbau, Bahnerhaltungs-

und

Betriebsdienst

Berg- und Hüttenwesen

Bremsschuhe, Waggonschieber etc. Patent Büßing

Bremsschlitten Patent Schön.

Seuthe'sche Knall- und Lichtsignale

Telegramm-Adresse: Bahngötz Wien Telephon.

„A B C"-Code fünfte Ausgabe in Verwendung.
Telephon 21682 und 21683 Interurban. 637

K. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft.

Der gefertigte Verwaltungsrat gibt sich die Ehre, die Aktionäre der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft zu der am Samstag, den 25. April 1908, um 10 Uhr vormittags, im Saale des Österr. Ingenieur- und Architekten-Vereines in Wien (I. Eschenbachgasse 9) stattfindenden

52. (ordentlichen) General-Versammlung

einzuladen.

Gegenstände der Verhandlung sind:

1. Bericht des Verwaltungsrates über die Geschäftsführung im Jahre 1907.
2. Bericht des Revisions-Ausschusses über den Rechnungsabschluß pro 1907.
3. Antrag des Verwaltungsrates über die Verwendung des Reinerträgnisses.
4. Wahl des Revisions-Ausschusses.
5. Wahlen in den Verwaltungsrat.

Jene Herren Aktionäre, welche der General-Versammlung beiwohnen oder ihr Stimmrecht nach Maßgabe der Statuten ausüben wollen, haben ihre Aktien bis inklusive 17. April 1908 in Wien bei der k. k. privilegierten österreichischen Länderbank; in Prag bei der Filiale dieser Bank; in Graz bei der Wechselstube der Steiermärkischen Eskomptebank und der Firma E. C. Mayer & Co.; in Lemberg bei der k. k. priv. galizischen Aktien-Hypothekenbank; in Krakau, Czernowitz oder Tarnopol bei den Filialen dieser Bank, in Berlin bei der Berliner Handelsgesellschaft, der Deutschen Bank, der Nationalbank für Deutschland und der Bank für Handel und Industrie; in Frankfurt a. M. bei der Deutschen Vereinsbank; in Stuttgart bei der Württembergischen Vereinsbank; in Paris bei der Banque Imp. Roy. Privilegiée des Pays Autrichiens Succursale de Paris; in London bei der Anglo-Austrian-Bank und der Filiale der k. k. priv. österreichischen Länderbank mittels doppelt anzufertigender Konsignationen (wozu Blankette bei den genannten Kassen unentgeltlich verabfolgt werden) zu erlegen und erhalten mit der Empfangsbestätigung hierüber die Legitimationskarte zur General-Versammlung.

Im Vertretungsfalle müssen die auf der Rückseite der Legitimationskarten vorgedruckten Vollmachten eigenhändig unterfertigt werden.

WIEN, im März 1908. Der Verwaltungsrat.

(Nachdruck wird nicht honoriert.)

Siemens & Halske

Aktiengesellschaft Wien.

Werk: III. Hainburgerstraße Nr. 29.

Direktion: III. Apostelgasse Nr. 12.

Eisenbahn-Sicherungsanlagen. Schwachstromanlagen.

Telegraphen- und Telephonanlagen, Anlagen für drahtlose Telegraphie, Marine- und Gruben-Signalapparate, Minenzünder, Feuermelde-, Wächterkontroll- und Alarmanlagen, Wassermesser, Wasserstands-Fernmelder, Schalttafel-Meßinstrumente, Wissenschaftliche-, Laboratoriums- und Eicheinrichtungen, Elektromedizinische Apparate, Röntgen-Einrichtungen, Trockenelemente, nasse Elemente, Elemente für Momentbeleuchtung, S. & H.-Beutelelemente, Kabel- und Leitungsdrähte für Telephon- und Telegraphenzwecke. 653

Kraluper Mineralöl-Raffinerie 690

PRAG liefert helle und dunkle Zylinderöle für Normal- und Heißdampf,

helle und dunkle Maschinenöle, Wagenachsenöle, Petroleum, Benzin, Fette etc. etc.

Darlehen!

Allgemeine Cautionsbank Aktiengesellschaft

General-Repräsentanz für Österreich:

WIEN, IV. Technikerstraße Nr. 5.

Die Allgemeine Cautionsbank gewährt an Eisenbahnbeamte Darlehen gegen Gehaltsvormerkung zu außerordentlich günstigen Bedingungen, u. zw.: 1. Die Bank fordert an Darlehenszinsen pro anno 6½%; selbstredend immer von der verbleibenden Restschuld. 2. Der Darlehenswerber hat sich hinsichtlich seines Gesundheitszustandes einer ärztlichen Untersuchung zu unterziehen. Die übliche teure Lebensversicherung wird jedoch nicht verlangt. Für den Fall des Ablebens des Darlehenswerbers erlischt die restierende Schuld, so daß den Erben keinerlei Verpflichtung auferlegt bleibt. Für diesen seitens der Bank gebotenen Vorteil ist alljährlich ein mäßiges Schadendeckungsentgelt, dessen Höhe sich nach dem Alter des Darlehenswerbers richtet, immer nur von der verbleibenden Restschuld zu bezahlen. 3. Die übliche Stellung der Bürgen kann gegen eine einmal zu entrichtende mäßige Zahlung unterbleiben (3 Perzent der Darlehenssumme.) 4. Bei der Erteilung des Darlehens werden als einmalige Kosten die Barauslagen und 1 Perzent Bankprovision in Abrechnung gebracht.

Zu weiteren Informationen ist die Bank jederzeit bereit und stehen Antragsformulare zur Verfügung. 101

Für den Inseratenteil verantwortlich Annoncen-Expedition M. Pozsonyi, Wien, IX. Hörlgasse 5.

Digitized by Google

615

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

Redaktion und Administration:
WIEN, I. Eschenbachgasse 11.
Telephon Nr. 355.
Postsparkassen-Konto der Administration: Nr. 806.245.
Postsparkassen-Konto des Club: Nr. 840.698.
Beiträge werden nach dem vom Redaktions-Komitee festgesetzten Tarife honoriert.
Manuskripte werden nicht zurückgestellt.

ORGAN
des
Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

Erscheint von April bis Oktober am 1. und 15. jedes Monates
von November bis März jeden Montag.

Abonnement inkl. Postversendung
in Österreich-Ungarn:
Ganzjährig K 10. Halbjährig K 5.
Für das Deutsche Reich:
Ganzjährig Mk. 12. Halbjährig Mk. 6.
Im übrigen Auslande:
Ganzjährig Fr. 20. Halbjährig Fr. 10.
Bezugsstelle für den Buchhandel:
Spielhagen & Schurich in Wien.
Einzelne Nummern 30 Heller.
Offene Reklamationen portofrei.

№ 15. Wien, den 1. Mai 1908. XXXI. Jahrgang.

Felten & Guilleaume
Fabrik elektr. Kabel, Stahl- und Kupferwerke,
Actien-Gesellschaft, Wien, X. Gudrunstraße 11.
Zug- u. Barrierendraht m. hoher Festigkeit, Stachelzaundraht u. s. w.

Drahtseile für Aufzug, Transmissionen, Schiebebühnen, Zugschranken, Stell- und Läutewerke.

Bogenlampen-Aufzug- und Tragseile.

Zug- und Leitseile für Eisenbahn-Trajekte.

Leitungsdrähte nach verschiedenster Art isoliert, für Installationszwecke.

Kabel für Telegraphie, Telephonie und elektrische Licht- und Kraftübertragung.

Hochspannungskabel mit Felten & Guilleaume-Papierisolation.

Blocksignalkabel. Trolley-Drähte. 493



PRÄZISIONS-UHREN
sowie alle anderen erdenklichen Sorten. Echte Glashütte, Omega, Badollett, Schaffhausen usw.
Jede Uhr ist mit Fabrikszertifikat und 3jähriger Garantie versehen. Hunderte Anerkennungsschreiben.
EUGEN DOLLINGER, Uhrmacher,
Wien, IV. Favoritenstraße Nr. 22.
Bei Barzahlungen 10 Prozent.
Illustrierte Preisliste gratis und franko.

Kramerlicht
sparsamstes hängendes Gasglühlicht!
Beste Beleuchtung für Bahnhöfe
Perrons, Wartesäle, Bureaux etc.
Franz Krükl, Wien, VI. Köstlergasse 5.
Telephon 9040 u. 1180.

K. k. priv. **Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt**
Errichtet im Jahre 1825. Wien, I. Wollzeile 39.
Die Anstalt versichert: a) Gebäude samt deren Zubehör,
b) Mobilien aller Art 413
c) Bodenerzeugnisse gegen Hagelschlag.
Reservefond d. Anst.: K 8,376.191·17 Ges.-Versicherungssumme K 2.408,308.638
Anzahl der Mitglieder: 159.054.

Leopolder & Sohn
Wien, III/1 Erdbergstraße 52.
Leipzig-Schleussig, Seumestraße 86.
Fabrik für Telegraphen-Apparate, Telephone und Telephon-Zentral-Umschalter, elektrische Stations-Deckungssignale und Bahnwächter-Läutewerke für Eisenbahnen, Telegraphen-Batterien und Leitungsmateriale, Wassermesser eigenen Patentes für städtische Wasserwerke, Bierbrauereien und Maschinenfabriken. 466
Alle Telephon- und Telegraphen-Einrichtungen werden prompt ausgeführt und Voranschläge **kostenfrei** ausgearbeitet.

BRÜDER STOWASSER
PRAG, Charvatgasse 1988/II.
Offerieren: In Malaga-Baumöl, dopp. raff. Rüböl, Lokomotiv- und Wagenachsenöle, sowie russ. und amerik. Mineralöle, amerik. Zylinderöle, hell und dunkel, Knochenöl wasserhell, konsist. Maschinenfette, Salon-Petroleum.
Chemisch-technische Produkte für alle Industrien.
Prima Referenzen. 691
Lieferanten der k. k. österr. Staatsbahnen.

Schnelldreh-Revolverstahl №% Marke: %
als Schnell- und Hart-Drehstahl noch dort zu verwenden wo kein anderer mehr aushält!
Rudolf Schmidt & Co., Gußstahlwerk, Wien, X./3.

Pianos
Hoher Extra-Vorzugs-Rabatt für Beamte.
Pianinos und Klaviere von hervorragender Klangfülle und Tonschönheit, gediegenster kreuzsaitiger Eisenpanzer-Konstruktion mit leichter, elastischer Spielart und verstellbarer Harfenton-Vorrichtung.
10jährige schriftliche, gesetzlich bindende Garantie!
4wöchentl. frachtfreie Probelieferung nach jeder Bahnstation.
Bequemste Ratenzahlungen, ohne Preiserhöhung!
TRAUTWEIN
WIEN
VII. Mariahilferstraße 58 e.
Jeder Beamte verlange umgehend kostenlose Zusendung der illustr. Preisliste nebst Beamten-Vorzugs-Rabatt-Tabelle!
3 starke Hefte mit mehreren Tausend Referenzen und Anerkennungen von Beamten etc. gratis zur Verfügung. 654

Digitized by Google

Garvens-Werke

WIEN

II. Handelskai 130

fabrizieren und halten großes Lager von:

Pumpen aller Art:

Baupumpen
Stationsbrunnenpumpen
Expreßpumpen f. große Förderhöhen
Pumpen für Villen und Wohnhäuser und Fabriksanlagen
Pumpen für Haus- u. Wasserleitungen.

Waagen für jeden Zweck:

Stationsbrückenwaagen
Kohlenwaagen
Magazinswaagen. 647

Kataloge u. Kostenvoranschläge auf Verlangen portofrei und kostenlos.

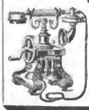
Deckert & Homolka

Elektrotechnisches Etablissement

Fabriks- u. Engros-Lager IV. Favoritenstr. 42. **WIEN** Niederlage u. Installation I. Kärntnerstr. 42.

Budapest. Prag. Brünn. Paris.

Fabrikation • Installation



von Telegraphen- und Mikrotelephon-Apparaten für alle Zwecke, insbesondere für den Eisenbahn-Signal-, Sicherheits- und Meldedienst, Blitzableitern, Dynamos, Elektromotoren und Ventilatoren, Wasserstands-Anzeigern, Beleuchtungskörpern, staub- und wasserdicht. 545

Österreichische Eisenbahn-Verkehrsanstalt WIEN I. Volksgartenstraße 3.

Vermietung von Spezialwagen aller Art, Kastenwagen und Lowrys, Holz- und Kühlwagen, Zisternenwagen, Spezialwagen für Weintransporte etc., Projektierung, Bau und Finanzierung von Lokal- und Schleppbahnen, Errichtung von Reservoirs (Tanks) und Rohrleitungen (pipe lines) für Petroleum. 521

RUNDSCHAU FÜR TECHNIK UND WIRTSCHAFT

ZENTRALORGAN FÜR DIE FORTSCHRITTE DER INDUSTRIE, VERKEHRSTECHNIK, FÜR SOCIALPOLITIK, VOLKSWIRTSCHAFT u. VERWALTUNG

HERAUSGEBER DIPL.-ING. ALFRED BIRK, EISENBAHNOBERING. u. O. Ö. PROF. a. d. K. K. DEUTSCHEN TECHN. HOCHSCHULE IN PRAG

VERLAG VON A. HAASE, PRAG-I., ANNAHOF. POSTSPARKASSENKONTO 50.308. TELEPHON 308.

Alleinige Anzeigen-Aufnahme

M. Pozsonyi, Wien,

IX. Hörlgasse 5.

Witkowitzer Bergbau- und Eisenhütten-Gewerkschaft

Witkowitz (Mähren).

Post- und Telegrammadresse: *Witkowitz, Eisenwerk.* Eisenbahnstation: Schönbrunn und Mähr.-Ostrau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Erzeugnisse: Roheisen, Eisengußware, vornehmlich Röhrenguß nachstehender Methode für Wasser-, Dampf- und Gasleitungen, Maschinen- und auch Bauguß, Stahlguß, Walzmaterial, und zwar: Stab- und Fassoneisen, Bau- und Waggonträger, Reservoir- und Kesselbleche, Stabstahl, Stahlbleche, Eisenbahn- und Grubenmaschinen aus Martinstahl, Tyres aus Martin- und Spezialstahl, Eisenbahnwaggonräder, Waggonachsen, komplette Räderpaare, Wechsel und Kreuzungen, Drehscheiben, Wasserstations-Einrichtungen, Dampfkessel, Reservoire, Gasometer, Brücken- und sonstige Baukonstruktionen, Gittermaste, Schmiedestücke und diverse Zeugschmiedware, Maschinenbau, speziell Bergwerksmaschinen für Förderung und Wasserhaltung, Pumpensätze und Ausführung diverser maschineller Einrichtungen, mittels Wassergas geschweißte, elektrisch geschweißte und maschinell gepreßte Blechwaren, stumpf- und patentgeschweißte, wie auch nahtlose Röhren, Rohrmaste, feuerfeste Ziegel und basische Steine.

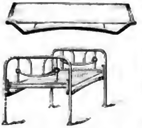
Anfragen sind zu richten an die Zentral-Direktion in Witkowitz, Eisenwerk oder an die Kommerzielle Direktion, Wien, I. Operngasse 6 oder an das Verkaufsbureau, Prag, Stadtpark 19. 605

HUTTER & SCHRANTZ A.-G.

SIEBWAREN- u. FILZTUCHFABRIKEN.

K. u. K. HOF LIEFERANTEN

Wien, VI. Windmühlgasse Nr. 20





empfehlen: **Stahldraht-Matratzen, Eisen- und Messing-Möbel** etc. etc. in vorzüglichster Ausführung zu sehr mäßigen Preisen.

Illustrierte Kataloge gratis und franko.

Lebensversicherungs-Institut des Club österreichischer Eisenbahn-Beamten

Newyorker Germania

WIEN, I. Stubenring Nr. 18, im eigenen Hause.

Versicherungen in Kraft Ende 1906 564,000.000 Kronen, Aktiva laut Bilanz 1906 185,000.000 Kronen, Überschuß der Jahresgebahrung 1,635,700 Kronen, Dividenden verteilt an Versicherte 1906 2,422.100 Kronen, Kaution bei der k. k. Staats-Zentralkasse 10,437.500 Kronen.

Die Gesellschaft verteilt Dividenden schon nach einjährigem Bestehen der Polizze. Die Polizzen sind nach einjährigem Bestande unanfechtbar (Darlehens-Deckungs-Polizzen) genießen sofortige Unanfechtbarkeit bei Selbstmord oder Tod durch Duell. Die Kriegsversicherung Wehrpflichtiger wird ohne Prämienerhöhung übernommen. Mitglieder des Club österreichischer Eisenbahn-Beamten genießen besondere Begünstigungen.

K. k. priv. österreichische Nordwestbahn.

Kundmachung.

Die unterzeichnete Verwaltung beehrt sich die Herren Aktionäre zur

43. (ordentlichen) Generalversammlung

einzuladen, welche Freitag den 29. Mai 1908 um vier Uhr nachmittags in Wien im Sitzungssaale des Ersten allgem. Beamten-Vereines der österr.-ung. Monarchie, I. Wipplingerstraße 25, stattfindet.

Gegenstände der Verhandlung sind:

1. Geschäftsbericht für das Jahr 1907.
2. Bericht des in der vorjährigen General-Versammlung zur Prüfung der Rechnungen für das Jahr 1907 gewählten Revisions-Ausschusses.
3. Bericht und Anträge des Verwaltungsrates, betreffend die Verwendung des Reingewinnes und Einlösung der am 1. Juli l. J. fälligen Aktien-Kupons.
4. Antrag auf Abänderung des Zinsfußes des in der 37. außerordentlichen Generalversammlung am 24. April 1903 beschlossenen $3\frac{1}{2}$%igen Prioritätsanlehens von 28,000.000 Kronen.
5. Anträge des Verwaltungsrates, betreffend Änderungen des Statuts des gesellschaftlichen Pensions-Institutes.
6. Wahl von Verwaltungsrats-Mitgliedern.
7. Wahl des Revisions-Ausschusses zur Prüfung der Rechnungen für das Jahr 1908.

Wien, im April 1908. Der Verwaltungsrat.

Digitized by Google

Österreichische
Eisenbahn-Zeitung.
ORGAN
des
Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

№ 15. Wien, den 1. Mai 1908. XXXI. Jahrgang.

Der Donau-Oder-Kanal.

Von Ingenieur **Franz Gustav Schäffer**, k. k. Ministerialrat a. D.

Die Frage der baldigen Inangriffnahme der Bauten des Donau-Oder-Kanales, dessen Errichtung vor fast sieben Jahren gesetzlich sichergestellt wurde, aber bis heute noch nicht in naher Sicht ist, beschäftigte in der jüngsten Zeit die an diesem Werke näher beteiligten Bevölkerungskreise sehr lebhaft. In Wien, Mährisch-Ostrau und in Krakau, den projektierten Haupt- und Endpunkten des Kanales, fanden seitens der daselbst versammelten Vertreter der Länder, der betreffenden Städte und Handelskammern, bedeutsame Kundgebungen zu Gunsten eines baldigen Baubeginnes des Kanales statt, und wurden hiefür alle möglichen Begründungen, je nach dem Standpunkt der verschiedenartigen Interessenten, eingehendst erörtert.

Die Vertreter der Kronländer Niederösterreich, Mähren, Schlesien und Galizien, welche zunächst an diesem Kanale interessiert sind, sprachen sich für den sofortigen Kanalbau aus, ebenso die Vertreter des Bergbaues, des Handels und der Industrie; kurz in Wien, Ostrau und Krakau wurden diesbezüglich einmütige Beschlüsse gefaßt, welche die Regierung zur ehebaldigen Aufnahme der Bauarbeiten veranlassen sollen.

Diese Begründungen sollen später auf ihre Stichhältigkeit geprüft werden; die vornehmlichste Begründung besteht darin, daß der Kanalbau gesetzlich gesichert sei, daß faktisch ein Junktim zwischen dem Bau des Kanales und der Alpenbahnen, wenn auch nicht formell, bestand, und daß eine anerkennenswerte Ursache der Bauverzögerung, nämlich das Nichtvorhandensein eines durchdachten Kanalprojektes, nunmehr gegenstandslos sei, weil das Projekt für die Hauptstrecke des Kanales, d. i. Wien—Oderberg, vollendet ist und vorliegt.

Alle anderen Begründungen sind mehr lokaler Natur. Außerdem wird aber noch die Erbauung von Stichkanälen nach Brünn, Walachisch-Meseritsch, in das neue westgalizische und in das Karwiner Kohlengebiet sowie eine Verbindung nach Klattau und zur Elbe bei Pardubitz gefordert, wobei der Anschauung Ausdruck gegeben wurde, daß das Parlament die Mehrerfordernisse hiefür bewilligen wird.

Es dürfte wohl kein Zweifel sein, daß die Interessenten diese weitgehenden Beschlüsse, mehr oder weniger bewußt oder unbewußt, unter dem Einflusse faßten, welche die schon mehrfach eingetretenen Betriebsschwierigkeiten der Nordbahn hervorriefen und die Leistungsfähigkeit dieser Bahn als beschränkt erscheinen ließen, wie dies auch Dr. Licht in den Interessentenversammlungen zu Wien und in Mährisch-Ostrau noch besonders hervorhob. Er verwies auf die Tatsache, daß der enorm gestiegene Verkehr auf der Nordbahn und die seither auf dieser Bahn entstandenen Verkehrskalamitäten klar davon Zeugnis geben, daß ein zweites leistungsfähiges Verkehrsmittel, nämlich der Kanal, geschaffen werden müsse, um den noch immer steigenden Verkehr bewältigen zu können. Er gab auch der Ansicht Raum, daß selbst die Ausgestaltung der Nordbahn mit einem dritten, eventuell sogar mit einem vierten Geleise hiefür nicht genüge.

Es ist daher wohl erklärlich, daß diese Kundgebungen von der Öffentlichkeit als vollständig gerechtfertigt betrachtet werden.

Dies ist aber bei einer eingehenden fachmännischen Prüfung aller einschlägigen Umstände und Verhältnisse doch nicht zutreffend.

Formell sind die Kanalinteressenten wohl ganz im Rechte; das Gesetz besteht, die Beiträge der Länder usw. sind gesichert, und das Detailprojekt für die Hauptstrecke Wien—Oderberg ist vollendet, so daß dem Baubeginne eigentlich nichts mehr im Wege stünde.

Demungeachtet scheint jedoch die Regierung den Baubeginn noch weiter hinausschieben zu wollen, da sie erklärte, vorerst eine Rentabilitätsberechnung aufstellen zu müssen, um ein klares Urteil über den Bau und Betrieb des Kanales zu gewinnen.

Digitized by Google

Dieser Vorgang ist sachlich gewiß als vollkommen gerechtfertigt anzusehen, denn, wenn die Regierung mit dem Kanalbau früher begonnen hätte, oder früher beginnen würde, so hätte sie eine sehr schwere Verantwortung zu tragen.

Nicht nur der Bau, sondern auch der Betrieb des Donau-Oder-Kanales ist viel schwieriger als bei den deutschen Kanälen, welche fast durchaus in ganz ebenem Terrain liegen, nur geringe Höhen zu überwinden haben, und eigentlich nur Verbindungen schiffbarer Flüsse sind. Dieselben können mit dem Donau-Oder-Kanal, weder bezüglich der Bau- noch der Betriebskosten in Vergleich gezogen werden. Nachdem aber die Regierung erklärt hat, daß die in Aussicht gestellte Rentabilitätsberechnung schon im Monate Mai d. J. fertiggestellt sein wird, so würden dann, bei einem günstigen Ergebnisse dieser Berechnung, anscheinend eigentlich keine Schwierigkeiten bezüglich des Baubeginnes mehr bestehen.

Da ist es nun wohl eine Pflicht der Fachleute, aufmerksam zu machen, daß es bei einem so kostspieligen Werke geboten sein dürfte, alles nochmals eingehend zu erwägen und zu prüfen, ob denn wirklich nunmehr alle Voraussetzungen für den sofortigen Bau des Kanales vorhanden seien, insbesonders ob das Projekt vollständig reif und bauwürdig ist, denn die Kosten desselben sind außerordentlich groß. Auch das Betriebsprogramm wird sehr genau zu prüfen sein.

Es ist vor allem zu bemerken, daß sich bei der langen Bauzeit, welche der Kanal erheischt, die Preise für die einzelnen Bauarbeiten ganz bedeutend ändern, d. h. erhöhen werden, wie dies auch die Erfahrung lehrt, und daß daher für solche Preiserhöhungen an Lohn und Material und für unvermeidliche Mehrarbeiten, welche sich bei einem so gewaltigen Bauwerke im Laufe der langen Bauzeit ergeben müssen, sehr ansehnliche Geldbeträge für „Unvorhergesehenes" im Kostenvoranschlage vorzusehen sind. Wenn schon bei Eisenbahnen, welche eine bedeutend kürzere Bauzeit benötigen, ein Zuschlag von 10% der Kostensumme für „Unvorhergesehenes" erfahrungsgemäß ausreicht, so wird sich für die Bauten des Donau-Oder-Kanales ein viel höherer Prozentsatz als 10% als unbedingt notwendig erweisen.

Für die schon im Detail projektierte Kanalstrecke Wien—Oderberg wird man also gewiß nicht fehlgehen, wenn man die Gesamtkosten, welche mit 270 Millionen Kronen veranschlagt sind, mit rund 300 Millionen Kronen annimmt.

Diese leicht auflaufenden Mehrkosten allein würden aber die Rentabilitätsberechnung schon sehr bedeutend, und zwar in ungünstigem Sinne alterieren, denn die 4%ige Verzinsung und eine entsprechende Amortisationsquote von 30 Millionen Kronen beträgt jährlich zirka $^5/_4$ Millionen Kronen, also einen Betrag, der nur durch bedeutende Mehreinnahmen gedeckt werden könnte, die sich aber gewöhnlich erst nach einer längeren Betriebszeit einstellen.

Man muß auch berücksichtigen, daß die Beispiele, welche die in etwas überstürzter Weise zustande gekommenen Wiener Stadt- und die Alpenbahnen gaben, deren Kosten ganz außerordentlich überschritten werden mußten, weil keine Zeit zu einem erschöpfenden Studium der Detailprojekte vorhanden war, unbedingt dazu führen, bei der Erbauung des Donau-Oder-Kanales in der denkbar vorsichtigsten Weise vorzugehen, um bei einem derartigen großartigen Bauwerke, zu welchem noch dazu keinerlei Erfahrungen von anderen Kanälen in ähnlichem Terrain vorliegen (die deutschen Kanäle können, wie schon erwähnt, nicht zum Vergleiche herangezogen werden), bezüglich der Kosten sicher zu gehen, damit neuerliche gewaltige Mehrausgaben unter allen Umständen vermieden werden.

Nun haben aber die vorliegenden Projekte sehr viele Schwierigkeiten zutage gefördert, deren Überwindung auch noch nicht vollständig sichergestellt erscheint.

Die Vorbedingung für die möglichste Leistungsfähigkeit eines Kanales ist das Vorhandensein von Wasser in ausreichendem Maße in der Scheitelstrecke, bezw. in den höheren Lagen des Kanales, weil der Wasserverbrauch der Schiffe beim Durchschleusen ein sehr bedeutender ist. Um diesen Bedarf zu vermindern, hat man möglichst lange Kanalhaltungen, bezw. möglichst wenig Kammerschleusen projektieren müssen, um mit dem vorhandenen oder künstlich zu beschaffenden Wasser das Auslangen zu finden.

Der Übergang über die Wasserscheide kann dann aber nur mit einer Reihe von Kammerschleusen, mit einer Schleusentreppe, bewerkstelligt werden.

Hiedurch wird aber doch ein großer Wasserverbrauch in den höheren Lagen des Kanales unvermeidlich, und entsteht auch ein namhafter Zeitverlust, welchen eine so häufige Durchschleusung der Schiffe ebenso unvermeidlich im Gefolge hat und daher für den Betrieb nicht günstig ist.

Obwohl nach den Erklärungen des Wasserstraßen-Baudirektors auch für die Schleusentreppen genügend Wasser unter allen Umständen vorhanden ist, hat man ganz richtiger und vorsichtiger Weise an Stelle der Schleusentreppen ein mechanisches Hebewerk vorzusehen gesucht. Solche Hebewerke wurden in Deutschland schon mehrfach projektiert und zum Teile auch ausgeführt, aber mit einer geringen Hubhöhe (beiläufig 10 *m*).

Beim Donau-Oder-Kanal ist jedoch die zu überwindende Höhe eine viel bedeutendere (bis gegen 100 *m*), und ist es nun ganz natürlich gewesen, daß man zuerst einen einwandfreien Entwurf für eine so großartige mechanische Konstruktion besitzen und daß man auch über die Funktion und Leistungsfähigkeit derselben die nötigen Erfahrungen machen mußte oder wollte. Es wurde daher ein Wettbewerb für eine solche Konstruktion veranstaltet und das Ergebnis desselben abgewartet.

Beim Baue der Semmeringbahn mit einer Steigung von 25‰, welche große Steigung damals zum ersten Male bei Adhäsionsbahnen zur Anwendung kam, hatt

Digitized by Google

man ebenfalls einen solchen Wettbewerb für Lokomotiven eingeleitet, nur mit dem Unterschiede, daß nicht die Pläne für die Lokomotiven, sondern diese selbst gleich geliefert wurden. (Lokomotive Bavaria von Maffei in München, Wr.-Neustadt von Günther in Wr.-Neustadt, Seraing von Cokerill in Belgien und Vindobona von der Maschinenfabrik der Wien-Gloggnitzer Eisenbahn, jetzt Staatseisenbahngesellschaft Direktor Haswell.)

Mit diesen Lokomotiven wurden viele Probefahrten unternommen, wobei sich alle mehr oder weniger als tauglich erwiesen. Nach den dabei gewonnenen Erfahrungen wurde dann die sogenannte „Semmeringlokomotive", System Engerth, konstruiert, die lange allen Anforderungen voll entsprach.

Das Wagnis, eine Eisenbahn mit einer so großen Steigung, wie 25‰, zu erbauen, bevor noch für die für die Überwindung einer solchen Steigung taugliche Lokomotive vorhanden war, ist sicher ein bedeutendes gewesen; aber es steht in keinem Verhältnisse zu dem Wagnisse, welches man begehen würde, wenn man, bevor noch das bei Aujezd projektierte Hebewerk bezüglich seiner Leistungsfähigkeit vollkommen erprobt ist, den ganzen Kanalbau oder einen großen Teil derselben ausführen würde.

Wenn auch für die Schleusentreppe beim Donau-Oder-Kanal genügend Wasser vorhanden ist und deshalb die Herstellung eines so großen Hebewerkes nicht unbedingt notwendig erscheint, so ist doch zu berücksichtigen, daß die Erzielung eines Wasserersparnisses für den Donau-Oder-Kanal für den Betrieb desselben von großem Vorteile wäre, und daß aber nach den Mitteilungen des Herrn Wasserstraßen-Baudirektors ein solches Hebewerk beim Verbindungskanale zur Elbe notwendig wird, daß also mit einem solchen vorerst noch Erfahrungen gemacht werden müssen. Da das ganze Kanalnetz nur in seiner Totalität von besonderem wirtschaftlichem Werte sein kann und der Anschluß der Wasserstraßen an die Elbe ein unbedingtes Erfordernis dazu ist, so ist es klar, daß das Schicksal der Kanäle in Österreich hauptsächlich von der Leistungsfähigkeit dieser Hebewerke abhängt, und deshalb ist es sachlich richtig, wenn die Kanalbauten bis zur Sicherstellung dieser Leistungsfähigkeit verschoben werden.

Die Ausführung des Aujezder Hebewerkes dürfte allerdings auch bedeutende Kosten (zirka 10—12 Millionen Kronen) erfordern, aber dieser Betrag ist geringe gegenüber den Kosten des Donau-Oder-Kanales und noch mehr gegen jene des gesamten projektierten Kanalnetzes. Zu den mit 300 Millionen Kronen sicher anzunehmenden Kosten des Donau-Oder-Kanales sollen noch 100 Millionen Kronen für die Fortsetzung des Kanales nach Klattau kommen, sowie die Kosten für die Anschlüsse an die Weichsel und für die verlangten Stichkanäle usw.

Die Gesamtkanalkosten allein dürften daher weit mehr als die in der Regierungsvorlage mit 750 Millionen Kronen angegebenen Gesamtkosten der sämtlichen Wasserstraßen, vielleicht das Doppelte, betragen.

Bevor das Hebewerk nicht erprobt ist, läßt sich auch die Leistungsfähigkeit des Kanales nicht sicher feststellen und sei diesbezüglich erwähnt, daß in einer der eingangs genannten Versammlungen die Leistungsfähigkeit des Donau-Oder-Kanales von berufener Seite mit $4^1/_2$ Millionen Tonnen beziffert wurde, während die „Neue Freie Presse" ein paar Tage später ebenfalls von berufener Seite die Mitteilung brachte, daß diese Leistungsfähigkeit nur 2 Millionen Tonnen betrage. Es erscheint daher auch der kommerzielle Wert des Donau-Oder-Kanales noch nicht sichergestellt zu sein und dürfte auch die Rentabilitätsrechnung keinen Anspruch auf Richtigkeit besitzen, weil eben manche Faktoren derselben gegenwärtig noch nicht tunlichst genau feststellbar sind.

Aus diesen Gründen kann technischerseits eine Befürwortung des Beginnes der Kanalbauten unbedingt nicht früher erfolgen, bevor nicht die Leistungsfähigkeit des Aujezder Hebewerkes außer allem Zweifel steht. Der Aufwand für dieses Werk ist jedoch völlig gerechtfertigt. Denn: Wer kann oder soll denn einen so hohen Geldaufwand leisten, und ein früher oder später (wie beim Kanal zur Elbe) doch notwendig werdendes Werk ausführen, als der Staat, der auch den technischen Fortschritten entgegenkommen und sie unterstützen soll.

Die Kanalinteressenten werden aber durch den Aufschub des Kanalbaues bis nach genügender Erprobung des Aujezder Hebewerkes keinesfalls wesentlich geschädigt, weil sie ja bei der Länge der Bauzeit von mindestens zehn Jahren ohnehin so lange der Vorteile des Kanales überhaupt nicht teilhaftig werden und ihre Wünsche nach guter und zweckmäßiger Beförderung ihrer Frachten aber auch durch die Ausgestaltung der Nordbahn erfüllt werden können.

Der Herr Eisenbahnminister hat die Herstellung eines dritten Nordbahngeleises in Aussicht gestellt, aber selbst wenn man die Nordbahn viergeleisig macht, so erscheinen die Kosten dieser Ausgestaltung geringe gegenüber den Kanalkosten.

Die Nordbahnstrecke Wien – Oderberg ist zirka 275 *km* lang. Die Erbreiterung der kurrenten Bahn auf vier Geleise wird sicherlich nicht sehr teuer zu stehen kommen. Der Grundbesitz der Bahn längs derselben ist, wie bei allen alten Bahnen, sehr breit, so daß man nicht viel neuen Grund einzulösen bemüssigt sein wird. Die Bauarbeiten für das dritte und vierte Geleise müssen sich ebenfalls billiger stellen als bei einem Eisenbahnneubaue, weil fast das gesamte Baumaterial mit der bestehenden Bahn zu den einzelnen Baustellen billig zugeführt werden kann, indem die hohen Achsfrachten für dasselbe entfallen.

Die Stationen müssen überhaupt schon jetzt erweitert werden und können daher die Mehrkosten, welche durch den Hinzutritt zweier neuer Fahrgeleise entstehen, auch nicht sehr groß sein. Änliches gilt von den Stationsgebäuden.

(Schluß folgt.)

Digitized by Google

Der Kampf gegen die Tuberkulose und der Eisenbahnbetrieb.

Von Nordbahnarzt Dr. jur. et med. **Ferdinand Winkler** in Wien. Nach einem bei der VI. internationalen Tuberkulosekonferenz in Wien, September 1907 gehaltenen Vortrage.

(Schluß.)

Von großer Wichtigkeit ist die Frage, ob Reisende, die an Tuberkulose erkrankt sind, mit anderen Reisenden zusammen im selben Wagenabteil fahren dürfen. Die bestehenden Vorschriften geben leider keinerlei Anhaltspunkt. Der § 20 des österreichischen Betriebsreglements zählt jene Erkrankungen auf, deren Träger mit anderen Reisenden nicht zusammenfahren dürfen und nur gegen Bezahlung eines eigenen Wagens oder Abteils befördert werden können, und spricht im allgemeinen von anderen übertragbaren Krankheiten, deren Träger mitgenommen werden dürfen, wenn sie die für das Verlassen der Domizilstation bestehenden Vorschriften erfüllt haben. Leider ist hier von der Tuberkulose nicht die Rede, und es dürfte oft sehr schwer sein, den Tuberkulosen im Sinne des Eingangssatzes des § 20 („Personen, welche wegen einer sichtlichen Krankheit die Mitreisenden voraussichtlich belästigen würden") von der Mitfahrt auszuschließen.

Wer einmal in einem vollbesetzten Zuge gefahren ist, der in die Winterkurorte fährt, weiß von der unerträglichen Situation zu berichten, in welcher man sich dem enge angerückten unaufhörlich hustenden Mitreisenden gegenüber befindet. Die Rücksichtnahme auf die Gesunden fordert gebieterisch, daß gerade die Tuberkulose unter die im § 20 des Betriebsreglements aufgeführten Krankheiten aufgenommen werde. Waren es doch gerade die Durchgangswagen von München nach Meran, an denen Prausnitz seine Untersuchungen über das Vorkommen von Tuberkelbazillen auf dem Fußboden und an den Bänken durchführte, und Petri kam zum selben Resultate auf Grund der Untersuchung von Schlafwagen, die zur Zeit der Koch schen Tuberkulinbehandlung in Berlin eintrafen.

Hier muß der Kampf gegen die Verbreitung der Tuberkulose im Eisenbahnbetrieb einsetzen; man muß es erreichen, daß diejenigen Reisenden, welche an Tuberkulose erkrankt sind, zur Benützung eines eigenen Abteils gezwungen werden, und man muß durch entsprechende Agitation in der Bevölkerung und unter dem reisenden Publikum die Anschauungen so beeinflussen, daß auch ohne Zwangsmaßregeln, wie es etwa die Ausweisung eines stark hustenden Reisenden aus dem Kupee wäre, die Durchführung dieser Vorschrift gesichert werde.

Allerdings kann man sich nicht verhehlen, daß in Ländern mit Rassen- und Nationalitätsgegnerschaft derartige Vorschriften leicht zu Mißbrauch führen können; unter Umständen müßten die Bahnärzte die entsprechenden Verfügungen treffen.

Derartige Bestimmungen sind gewiß mindestens ebenso wichtig wie die im Erlasse des österreichischen Eisenbahnministeriums vom 31. Dezember 1904 enthaltene Bestimmung, daß in den Bahnrestaurationen Personen mit konstatierter Tuberkulose nicht verwendet werden dürfen. Selbstverständlich darf in extremer Auslegung der Forderungen der Hygiene nicht etwa auch die Bestimmung getroffen werden, daß in den Bahnrestaurationen Personen mit Tuberkulose nicht bedient werden dürfen.

Daß eine Erziehung der Bevölkerung zum Selbstkampfe gegen die Verbreitung der Tuberkulose möglich ist, zeigt die strenge Durchführung des Spuckverbotes auf den norwegischen Eisenbahnen; durch Plakate ist in jedem Wagen darauf aufmerksam gemacht, daß die Übertretung des Spuckverbotes die Ausschließung von der Weiterfahrt zur Folge haben kann; das reisende Publikum sieht selbst darauf, daß ein Mitreisender, der sich durch absichtliche Verletzung dieser Vorschrift als rücksichtslos gegen seine Umgebung erweist, zunächst von den Zugsbegleitungsbeamten verwarnt und, wenn dies nichts fruchtet, aus dem Zuge fortgewiesen wird.

Von nicht geringerer Bedeutung als die Einführung von Bestimmungen zum Schutze des gesunden reisenden Publikums ist die Schaffung von Schutzmaßregeln für das Personal der Eisenbahnen. Das Wohnungselend, das unter den geringeren Kategorien der Eisenbahnarbeiter herrscht, die Bettgeherwirtschaft, die ungenügenden Kasernierungsräume sind wichtige Faktoren, welche die Verbreiterung der Tuberkulose unter dem Eisenbahnpersonal begünstigen. Die Statistiken ergeben, daß das Streckenpersonale viel weniger von der Tuberkulose befallen wird als das übrige Personal, wohl deshalb weil der Aufenthalt im Freien beim Streckenpersonal als gesundheitlich günstiges Moment ins Gewicht fällt.

Berechnet man den Sterblichkeitskoeffizienten unter den Bediensteten der k. k. österreichischen Staatsbahnen — mit Berücksichtigung der Ergebnisse der Krankenkassenstatistik in den Jahren 1897—1903 — so findet man unter 651.012 gezählten Bediensteten 4649 Todesfälle und davon 1328, das ist 28·5% an Tuberkulose. Vergleicht man die Tuberkulosesterblichkeit einzelner Kategorien des Personals mit der Gesamtsterblichkeit der betreffenden Personalgruppen, so erhält man folgende Zahlen:

	Tuberkulose-Todesfälle
Streckenpersonal	18%
Zugsbegleitungspersonal	30%
Maschinenpersonal	31%
Werkstättenpersonal	32%
Stationspersonal	33%
Kanzleipersonal	37%

Man sieht, daß das an die engen, oft schlecht ventilierten Kanzleiräume gebundene Personal trotz der ziemlich beschränkten Arbeitszeit den größten Prozentsatz an Tuberkulose stellt; es ist wirklich im höchsten Grade erschreckend, daß mehr als der dritte Teil aller Todesfälle, die sich im Kanzleipersonal ereignen, auf die Tuberkulose zurückzuführen ist.

Auch die übrigen Personalkategorien — mit Ausnahme des schon oben hervorgehobenen Streckenpersonals — sind an der Tuberkulosesterblichkeit mit ganz bedeutenden Zahlen beteiligt. Es ist selbstverständlich, daß man an derartigen Zahlen nicht mit verbundenen Augen vorbeigehen darf. Das allerwichtigste Moment ist die sorgsamste Auslese bei der Aufnahme des Personals. In meiner Tätigkeit als Bahnarzt, die sich auf elf Jahre erstreckt, habe ich bei der Untersuchung von Aufnahmswerbern, die dem Kanzleidienste zugewiesen werden sollten, oft gehört, daß ein Schreiber kein Athlet sein müsse, und daß man bei solchen Aufnahmswerbern an die körperliche Beschaffenheit geringere Anforderungen stellen dürfe. Dieser Standpunkt muß auf das entschiedenste abgelehnt werden. Gerade die zum Aufenthalt in den Kanzleiräumen bestimmten Personen müssen mit widerstandsfähigen Atmungsorganen ausgestattet sein, und die Aufnahme eines mit beginnender Lungenspitzenaffektion behafteten Schreibers kann zu schweren Folgen führen.

In zweiter Hinsicht kommen wohl alle jene Maßnahmen in Betracht, die zur Hebung der Lebensverhältnisse der Beamten und Bediensteten allerorts in Wort und Schrift betont werden: Gewährung genügender Subsistenzmittel, Sorge für hygienische Lebensverhältnisse, Einführung entsprechender Ruhepausen nach dem Dienste und Gewährung von ausreichendem Urlaub.

Digitized by Google

In dritter Linie ist den Bahnärzten die Anzeigepflicht jedes einzelnen tuberkuloseverdächtigen Bediensteten aufzuerlegen, damit rechtzeitig durch Sputumuntersuchung die Erkrankung sichergestellt werde und die notwendigen Maßnahmen getroffen werden können. Nach dem Erlasse des k. k. Eisenbahnministeriums vom 31. Dezember 1904 sind die Bahnärzte nur zur Anzeige der vorgeschrittenen Tuberkulosefälle verhalten; eine Anzeigepflicht, die zur Ergreifung der wirksamen Maßnahmen zu spät kommt.

Der Erlaß des preußischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten vom 26. Juni 1905 sieht in dieser Beziehung recht zweckmäßig vor, indem er dafür Sorge zu tragen verlangt, daß die Erkrankten stets in besonderen Betten schlafen, besondere Eß- und Trinkgeschirre benützen und eigene Waschgelegenheit erhalten; er ordnet fernerhin die Beistellung von Pflegepersonal an und stellt für jene Familien, in denen die Frau an Tuberkulose erkrankt ist, Aushilfe in der Wirtschaftsbesorgung bei.

Man braucht nicht so weit zu gehen, daß alle im Beginne der Tuberkulose Stehenden von jedem Eisenbahndienste ausgeschlossen werden sollen; man muß aber fordern, daß sie von allen Dienstzweigen ferngehalten werden, in denen sie mit anderen Bediensteten im selben Unterkunftsraum schlafen müssen. Denn bei dem Schichtwechsel, in dem das gleiche Bett von mehreren Personen hintereinander benützt wird, sind auf diese Weise Übertragungen von Tuberkulose schon wiederholt vorgekommen.

Übrigens gelten für diese Verhältnisse wohl dieselben Forderungen, die ich*) zur erfolgreichen Bekämpfung der Geschlechtskrankheiten unter dem Eisenbahnpersonale aufgestellt habe. Hier wie dort muß man verlangen, daß jeder Bedienstete, der während seiner Dienstzeit allgemeine Schlafräume benützen muß, seine eigene Bettwäsche in einer Blechschachtel oder in einer Pappschachtel mit sich führe, und daß diese Bettwäsche auf Kosten der Verwaltung gereinigt und sterilisiert werde.

Wenn gebrauchte Uniformstücke von der Verwaltung zum neuerlichen Gebrauche abgegeben werden, müssen sie vorerst sorgfältig desinfiziert werden. Besonders gilt dies von den Pelzen, die zu Beginn des Winters ausgegeben und im Frühjahre wieder eingezogen werden, und von den Kotzen, welche die Lastzugsbegleiter von der Verwaltung erhalten.

Daß in den Blockstationen usw. ein einziges Signalhorn nicht von mehreren Bediensteten benützt werden darf, ist selbstverständlich, ebenso wie die Trinkschalen für Kaffee, der im Winter an das Fahrpersonal verteilt wird, nicht von Mund zu Mund gehen dürfen. Aus gleichem Grunde habe ich schon seit langem gegen die Benützung der an den Brunnen kleiner Stationen hängenden Blechtrinkgefäße Stellung genommen.

Ebenso wie in der Frage der Bekämpfung der Geschlechtskrankheiten, muß man auch in der Frage der Bekämpfung der Tuberkulose auf die Infektionsmöglichkeit Bedacht nehmen, die in der Übergabe der gedruckten Instruktionen von Hand zu Hand liegt. Die oben angeführte schöne Arbeit von Trautmann sowie die erst vor kurzem erschienene Arbeit von Erhard Glaser**) über die Desinfektion von Büchern verdienten in dieser Beziehung eingehend gewürdigt zu werden.

Eine gesonderte Besprechung verlangt die Unterbringung der Erkrankten in Heilstätten. Wir in Österreich sind leider noch nicht so weit wie in Deutschland, wo die Arbeiter selbst solche Anstalten kreiert haben.

Aber auch bei unseren Arbeitern ist das Selbstbewußtsein erwacht und die Einsicht, daß es notwendig ist, aus eigener Kraft Maßnahmen gegen die Tuberkulose zu treffen; von Mann zu Mann wird die Einsicht in der Bedeutung des Kampfes gegen die Tuberkulose weitergegeben, und von unten herauf dringt das Bewußtsein, daß der Kampf gegen die Tuberkulose ein Kampf ist, den das Volk selbst zu führen hat. Die Heilstätten haben aber nur den Zweck, diejenigen Kranken, welche noch erwersbsfähig zu erhalten sind, ihrer Beschäftigung wieder zu gewinnen; zur Bekämpfung der Tuberkulose reichen sie nicht aus, die Hospitalisierung der im Frühstadium der Tuberkulose Befindlichen muß mit der Asylierung der vorgeschrittenen Fälle einhergehen. Einsichtsvolle Würdigung verdient die Mahnung von Robert Koch*) gelegentlich der Empfangnahme des Nobel-Preises, daß auf die Unterbringung der Schwindsüchtigen in geeigneten Anstalten im Kampfe gegen die Tuberkulose der größte Nachdruck zu legen ist; „man sollte viel mehr als bisher dafür sorgen, daß die Schwindsüchtigen nicht in ihren Wohnungen sterben, wo sie sich überdies meistens in hilfloser Lage und ohne ausreichende Pflege befinden; wenn nicht mehr wie bisher die Schwindsüchtigen als Unheilbare von den Krankenhäusern zurückgewiesen werden, sondern wenn wir ihnen die denkbar beste und unentgeltliche Pflege anbieten, in einzelnen Fällen sogar noch Heilung in Aussicht stellen können, wenn ferner für ihre Familien während der Krankheit gesorgt wird, dann wird nicht der geringste Zwang nötig sein, um noch viel mehr dieser unglücklichen Kranken zu veranlassen, die Krankenhäuser aufzusuchen".

Grotjahn**) weist in einer sehr lesenswerten Arbeit darauf hin, daß zwar in den Lungenheilstätten Heilungen und Besserungen erzielt werden, daß sie aber nicht so zahlreich sind, als daß sie gegenüber der Verbreitung der Lungentuberkulose in Frage kommen. Wirkliche Heilungen sind so selten bei den proletarischen Lungenkranken, auch wenn sie die Heilstätte passiert haben, daß sie auch von den begeisterten Verfechtern nicht zum Beweise der Vorzüge der Anstaltsbehandlung vorgebracht worden sind.

Wir müssen, um die Tuberkulose unter dem Eisenbahnpersonal herabzumindern, in unserem Kreise für obligatorische Krankenhausbehandlung der Tuberkulosen eintreten. Am zweckmäßigsten scheint vorderhand der Vorschlag Grotjahns zu sein, daß man die Anstalten so einrichtet und den Aufenthalt in ihnen so angenehm macht, daß die Patienten sie gern aufsuchen und freiwillig in ihnen verbleiben. „Dabei darf man aber nicht vergessen, daß der Lungenkranke, der häufig über einen hohen Grad von geistiger Frische verfügt, den Aufenthalt in einer Anstalt ebenso schwer als eine Beeinträchtigung seiner persönlichen Freiheit empfindet wie irgend ein gesundes und rüstiges Individuum. Mutet man ihm das freiwillige Opfer einer langen oder gar ständigen Aufgabe seiner Bewegungsfreiheit zu, so ist es unbedingt erforderlich, daß man ihm innerhalb der Anstalt jeden Zwang erläßt, der nicht unter allen Umständen durch die Rücksicht auf die Anstaltsordnung geboten ist. In dieser Richtung haben wir noch außerordentlich viel an den üblichen Anstaltsordnungen zu verbessern. Ausgehzeit, Empfangszeit für Besuche, Möglichkeit des einzelnen Patienten, für sich allein zu sein usw., das sind Dinge, die in viel liberalerer Weise geordnet sein müssen als das bisher der Fall war. Da die An-

*) F. Winkler: Zur Bekämpfung der Geschlechtskrankheiten unter dem Eisenbahnpersonale. „Zeitschrift für Bekämpfung der Geschlechtskrankheiten", 1906, S. 157.

**) E. Glaser: Österreichisches Sanitätswesen, Juli 1907.

*) R. Koch: „Deutsche Med. Wochenschrift", 1906, S. 89.

**) A. Grotjahn: Die Lungenheilstättenbewegung im Lichte der sozialen Hygiene. „Zeitschrift für soziale Medizin", 1907, II, S. 196.

Digitized by Google

häufung zahlreicher Menschen auf einem Punkt erfahrungsgemäß Ordnungsmaßregeln erfordert, die den einzelnen auf die Dauer sehr lästig zu sein pflegen, so muß auch schon aus diesem Grunde von großen Anstalten abgesehen werden. Die Zahl der Anstaltsinsassen sollte nicht größer sein, als daß gerade noch dem Ganzen ein familiärer Charakter bewahrt bleibt. Die Patienten empfinden sich dann nicht als Objekte einer ihnen fremden Bureaukratenherrschaft, sondern können sich in ihrer Anstalt zu einer mehr korporativen, sich selbst verwaltenden Genossenschaft zusammenschließen, deren Oberleitung natürlich einem nichttuberkulosen, im Pflegedienste ausgebildeten Hausvater zufiele. Sehr schwer wird in den gegenwärtigen Anstalten das Zusammenwohnen in großen Räumen empfunden. Es würde technisch durchaus möglich sein, jedem Patienten, wenn nicht ein eigenes Zimmer, so doch ein besonderes, nach drei Seiten geschlossenes Abteil in einem größeren Raume zu gewähren."

„Von der Regelung dieser Dinge hängt die Durchführbarkeit einer Verallgemeinerung der Heimstätten für Tuberkulose, die vom sozialhygienischen Standpunkte als wichtiges Mittel, die Tuberkulose als Volkskrankheit zu bekämpfen, gefordert werden muß, mehr ab als von ihrer technischen Ausstattung. Es mag ungemein schwer sein, eine Anzahl Personen ohne blutsverwandtschaftlichen Zusammenhang zu einem familiären Zusammenleben zu veranlassen. Dennoch muß es versucht werden, dieses Problem auch ohne die Mittel zu lösen, die den kirchlichen Gemeinschaften für diese Zwecke zur Verfügung stehen und einen genossenschaftlichen Geist unter einer beschränkten Anzahl von Individuen, die ein gemeinsames Unglück zu tragen haben, zu erzeugen und festzuhalten. Man muß sich nur mehr als bisher klar machen, daß es nicht genügt, Fassaden, Parkanlagen, erstklassiges hygienisches Inventar und andere Errungenschaften der glänzend entwickelten Technik unserer Zeit in einer Anstalt zu konzentrieren, sondern daß es wichtiger ist, durch eine sorgfältige Abmessung von Zwang und Freiheit der Insassen ihre Leitung und ihre Bedienung zu einem harmonischen Organismus zu verbinden."

Man muß diesen Ausführungen von Grotjahn gerade für die besonderen Bedürfnisse der Eisenbahnbediensteten zustimmen; die Schaffung von Tuberkulosengemeinschaften desselben Berufes dürfte sich vielleicht leichter gestalten als die Zusammenführung von Kranken verschiedener Berufszweige. Das Gefühl der Zusammengehörigkeit, das in allen Staaten die Eisenbahnbediensteten zu großen geschlossenen Organisationen aneinanderschließt, wird sicherlich auch in den von uns geplanten Krankenheimstätten eine zweckentsprechende Lebensführung gestatten. Die Mittel zur Schaffung derartiger Anstalten ließen sich vielleicht durch Einführung einer Art von Heimstättenversicherung herbeischaffen, zu der jeder Eisenbahnangestellte nach Maßgabe seines Gehaltes oder seines Lohnes beitragen müßte.

Heinrich Wisgrill †.

Die Geschichte der österreichischen Eisenbahnen bewahrt stolz und dankbar das Gedächtnis an die großen Männer, die schöpferisch gewirkt und der künftigen Entwicklung die Wege gewiesen haben.

Wie alles wahrhaft Große, werden auch sie immer größer, je länger der Zeitraum wird, der uns von ihnen trennt. Alles, was an sie erinnert — nicht zuletzt ihre einstigen Mitarbeiter — gewinnt für uns an Bedeutung. Von dem Kranz, den wir den dahingegangenen Großen widmen, fällt auch ein Blatt auf die sie überlebenden Veteranen ihrer Erfolge.

Ein solcher Veteran war der am 8. März d. J. in Wien im 85. Lebensjahre verstorbene Ober-Inspektor der österreichischen Staatsbahnen a. D. Heinrich Wisgrill. Er hatte nicht nur die große Werdezeit des österreichischen Eisenbahnwesens miterlebt, sondern hatte daran bis in die neuere Zeit mitgeschaffen. Aus bescheidenen Anfängen hatte er sich verhältnismäßig rasch zu größeren Aufgaben emporgearbeitet und mitgeholfen, einer neuen, noch großartigeren Entwicklung die Wege zu bahnen. Im Jahre 1813 geboren, widmete sich Wisgrill nach absolvierten Gymnasialstudien dem Kaufmannsstande und trat 1849 in die Dienste der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Von dort wurde er bereits im Jahre 1850 zur k. k. Generaldirektion für Kommunikationen berufen. Seine hervorragende Wirksamkeit im kommerziellen Dienst sicherte ihm rasch allgemeine Beachtung, so daß er im Jahre 1857 von der Theißeisenbahn zur Organisierung des kommerziellen Dienstes berufen wurde. Mit der gleichen Aufgabe wurde Wisgrill bei der Böhmischen Westbahn, in deren Dienste er 1861 übertrat, betraut. Im Dienste dieser Verwaltung beschloß er als Chef des kommerziellen Dienstes im Jahre 1878 seine Laufbahn. Nach Übertritt in den Ruhestand wurde er im Jahre 1883 von der Generaldirektion der österreichischen Staatsbahnen für die Zeit bis zur Aktivierung der Staatsbahndirektionen als kommerzieller Agent für Böhmen mit dem Amtssitz Prag bestellt, in welcher Wirksamkeit er bis 1887 verblieb.

Seine hervorragende Tätigkeit im Jahre 1866 (Überführung der sächsischen Staatskassen, Räumung und Unfahrbarmachung der Böhmischen Westbahn) hat Wisgrill selbst in einem fesselnden Flugblatt und in Nr. 26 der „Österreichischen Eisenbahn-Zeitung" vom Jahre 1906 geschildert. Seine dabei erworbenen Verdienste wurden durch Verleihung des goldenen Verdienstkreuzes mit der Krone und des sächsischen Albrecht-Ordens von höchster Stelle gewürdigt. Für seine hervorragende Wirksamkeit bei der Wiener Weltausstellung im Jahre 1873 wurde ihm der Franz Josefs-Orden verliehen. Nicht unerwähnt darf endlich bleiben, daß Wisgrill zu den Gründern des Club der österreichischen Eisenbahnbeamten gehört hat. Schon die flüchtige Skizze dürfte zeigen, daß hier ein arbeitsreiches und wechselvolles Leben zum Abschluß gelangt ist. Wenn irgend einer, hat Wisgrill den Namen eines Eisenbahnveteranen verdient. Aus seinem Privatleben sei noch erwähnt, daß in seine letzten Jahre dunkle Schatten fielen. Er mußte eine Tochter nach langem, hoffnungslosen Leiden sterben sehen und die Gattin ging ihm, kurz vor dem Fest der goldenen Hochzeit, in den Tod voran. Er hat sie nur kurze Zeit überlebt. Eine Tochter und ein Sohn, auf den sich Beruf und Pflichttreue des Vaters vererbt haben und der als Verkehrschef-Stellvertreter der Staatsbahndirektion Olmütz wirkt, betrauern ihn. Mit Wisgrill ist einer der wenigen, noch lebenden Zeugen einer großen Zeit dahingegangen. Er hat es sicherlich verdient, daß seiner an dieser Stelle gedacht und versucht wurde, dem greisen, verdienten Veteranen ein bescheidenes Denkmal zu setzen. V. G. Bosshardt.

CHRONIK.

Verkehr und Einnahmen der österr. Eisenbahnen im Monate Februar 1908. Im Monate Februar 1908 hat das österreichische Bahnnetz einen Zuwachs von 12·938 *km* erfahren, und zwar durch die am 9. bezw. 15. und 29. des genannten Monates erfolgte Eröffnung folgender elektrisch betriebener Strecken: Volosca—Abbazia—Lovrana (4·785 *km*), Volosca—Abbazia—Mattuglie (7·155 *km* der schmalspurigen, im Eigenbetriebe stehenden Abbazianer Kleinbahn, dann der Teilstrecke Walterplatz—Rittnerbahnhof (0·869 *km*) der von der Südbahn betriebenen Rittnerbahn und des Flügels der Pilsener Kleinbahnlinie Nepomukstraße—Skornan zum Bahn-

Digitized by Google

höfe der k. k. Staatsbahnen (0·129 *km*). Gleichzeitig wurde eine 0·157 *km* lange Teilstrecke der Pilsener Kleinbahnen aufgelassen.

Befördert wurden auf den österreichischen Haupt- und Lokalbahnen 12,542.931 Personen und 10,897.041 *t* Güter und K 56,975.957 vereinnahmt, d. i. pro *km* K 2604.

Im gleichen Monate 1907 betrug die Einnahme K 53,840.082 oder pro *km* K 2473; es resultiert daher für den Monat Februar 1908 eine Zunahme der kilometrischen Einnahmen um 5·3%.

Auf den Kleinbahnen wurden im genannten Monate 25,635.782 Personen, 27.704 *t* Güter befördert und hiefür K 3,511.487 vereinnahmt. Im gleichen Monate 1907 betrug die Einnahme K 3,045.722; seither ist allerdings die Gesamtlänge der Kleinbahnen von 542 *km* auf 558 *km* gestiegen.

Von den griechischen Eisenbahnen. Konsularberichte pro 1906. Griechenland. Die derzeit bedeutendste Gesellschaft unter den griechischen Eisenbahngesellschaften, die Peloponnesbahn, hat nach dem Berichte des k. k. Generalkonsuls in Piräus Athen, im Jahre 1906 besonders günstige Resultate erzielt; infolge des besseren Geschäftsganges in Korinthen war die Warenbeförderung eine lebhafte und der Zufluß von Besuchern zu den im Jahre 1906 in Athen abgehaltenen olympischen Spielen bewirkte auch eine bedeutende Steigerung des Personenverkehrs. Die Gesellschaft benützte diese günstige Situation zu einer Konsolidierungsmaßregel, die den besten Erfolg hatte; sie hatte im Jahre 1900 unter onerosen Bedingungen einen Staatsvorschuß von 3 Millionen Drachmen erhalten. Um ihn zurückzuzahlen, vermehrte die Gesellschaft ihr bisheriges Aktienkapital von 12 Millionen Drachmen um 3 Millionen und sie fand ein sehr kräftiges Syndikat, welches die neuen Aktien übernahm und erst nach zwei Jahren auf den Markt bringen wird. Die Gesellschaft konnte für das Jahr 1906 eine Dividende von 5 Drachmen pro Aktie von 100 Drachmen zahlen.

Auf dem Gebiete des griechischen Eisenbahnwesens ist Österreich-Ungarn insbesondere an jener Bahnlinie interessiert, welche Griechenland mit dem zentraleuropäischen Bahnnetze verbinden soll. Der Stand der Bauarbeiten auf der Strecke der Eisenbahn Athen—Larissa—türkische Grenze war am Ende des Jahres 1906 der folgende: In vollem Betrieb war die Strecke Athen—Bralo, 194 *km*, mit der Zweiglinie Skimatari—Chalkis, 21·6 *km*. Die Strecke von der derzeitigen Endstation bis zu der als reger Provinzhandelsplatz wichtigen Stadt Samia ist bis auf einige Kunstbauten fertig; auf dieser Strecke ist der 2110 *m* lange Tunnel bei Bralo, mit dem der Kamm des Katavothragebirges (im Altertum Oeta genannt) durchfahren wird, bereits durchgeschlagen, er erfordert aber noch länger dauernde Ausmauerungsarbeiten, auch die Viadukte bei Asopos, Gorgopotamos und Papnethia sind noch nicht vollendet. Auf der Baustrecke von Lamia nach Norden gegen Larissa ist das Othrysgebirge auf dem Kurnovosattel (650 *m* Höhe) zu übersetzen; diese Strecke dürfte Ende 1907 fertig sein. Vom jenseitigen nördlichen Fuße des Othrysgebirges ist die durch die thessalische Ebene führende Linie von Apórjani (bei Domokos) bis Demerli, wo die Eisenbahn Volo—Trikkala gekreuzt wird, so weit fertig, daß Materialzüge verkehren und wird mit Ende 1907 bis nach Larissa ausgebaut sein; der Bahnhof in Larissa wird ebenfalls schon gebaut. Auf der Strecke Larissa—türkische Grenze sind die Bauarbeiten noch nicht in Angriff genommen worden, es wird bisher noch an den Detailplänen gearbeitet.

Das Jahr 1906 brachte Beschlüsse, welche für den Anschluß Griechenlands an das zentraleuropäische Bahnnetz von programmatischer Bedeutung sind und über die Vorgangsweise, die eingeschlagen werden soll, Klarheit schaffen. Auf Grund eines von der Kammer am 14./27. Juni 1906 votierten Gesetz ermächtigte die griechische Regierung die Bau und Betriebsgesellschaft Chemins de fer helléniques den Bau der Strecke von Larissa durch das Tempe-Tal zur türkischen Grenze in Angriff zu nehmen; diese Strecke hat vertragsmäßig in zwei Jahren fertiggestellt zu sein, es sollte also die Bahn im Herbste 1908 bis an die türkische Grenze fertig sein.

Wenn zwei Jahre nach der Vollendung der griechischen Anschlußstrecke, also voraussichtlich bis Ende des Jahres 1910 der Bau einer türkischen Anschlußbahn von der Grenze nach Salonich nicht erreicht worden ist, so wird die Société des chemins de fer helléniques eine Verbindung mit Salonich auf dem Seeweg herzustellen haben. Zu diesem Behufe wird sie bei dem griechischen Zollposten der Lokalität Papapuli von der Hauptstrecke ihrer Bahn zur Meeresküste eine Abzweigung bauen, welche die Küste südlich von der Höhe von Platamon erreichen und $4^1/_2$ *km* lang sein wird. Die Eisenbahngesellschaft wird dort einen Landungssteg bauen und einen täglichen Dampferdienst zwischen Platamon und Salonich einrichten. Die Baukosten dieser Zweiglinie werden durch eine Anleihe der Bahngesellschaft gedeckt werden, für welche die Regierung die Zinsenzahlung nach Bestreitung der Betriebskosten garantiert; für den Dampferdienst erhält die Gesellschaft von der Regierung eine Jahressubvention von 100.000 Frcs.

Die auf türkischem Gebiete liegende Anschlußstrecke wäre die Verbindung der Grenzstation Karalik Derwent mit der Station Gida der Salonich—Monastir-Eisenbahn, dieselbe hätte bloß eine Länge von 90 *km*, das Terrain bietet keine Schwierigkeiten, so daß der Anschluß ohne große Kosten und in kurzer Zeit hergestellt werden könnte, sobald die türkische Regierung ihre Zustimmung zu diesem Bahnbau geben wollte.

Wenn alle diese Voraussetzungen endlich erfüllt sein werden, wird man von Wien in 48 Stunden, von Budapest in 42 Stunden nach Athen gelangen können.

Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit. In der am 24. September d. J. abgehaltenen Versammlung des Vereines Deutscher Maschineningenieure hielt Regierungsbaumeister J. Zillgen einen Vortrag, dessen Thema lautete: Ein Vergleich der zwei- und dreigekuppelten Schnellzuglokomotiven der preußisch-hessischen Staatsbahnen auf theoretischer Grundlage mit Rücksicht auf weitere Fahrzeitverkürzung im Schnellzugbetriebe. Die Versuchsfahrten der Studiengesellschaft für elektrische Schnellbahnen in den Jahren 1901—1904 auf der Strecke Marienfelde—Zossen und insbesondere auch diejenigen der preußischen Staatsbahnverwaltung haben gezeigt, daß es unbedenklich ist, mit unseren Betriebsmitteln weit höhere Geschwindigkeiten anzustreben, als sie bis dahin seitens der Aufsichtsbehörde zugelassen wurden. So ist denn auch in der neuen Bau- und Betriebsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands die Geschwindigkeitsgrenze der Fahrzeuge auf Hauptbahnen von 90 *km* in der Stunde auf 100 *km* erhöht. Noch höhere Geschwindigkeiten sind zulässig, falls die Aufsichtsbehörde zustimmt. Es dürfte daher angemessen sein, zu untersuchen, auf welche Weise die Verbesserung der Betriebsmittel anzustreben ist, und welche Aufgaben zu lösen sind, um eine Fahrzeitverkürzung zu erreichen. Der Vortragende beschränkte sich in seinen Untersuchungen auf die Fahrten der schnellsten Züge und kam zu folgenden Kriterien für den Entwurf einer Lokomotive, die einem schnelleren Verkehr der Züge genügen soll: Die Lokomotive muß eine fünfachsige Maschine sein mit möglichst zugespitzten und abgerundeten Außenflächen, deren Triebradgewicht zur Erreichung schnelleren Anfahrens und Vermeidung einer sechsten Achse auf 18 *t* festzusetzen ist. Um die Anfahrbeschleunigung nicht durch ein zu großes Lokomotivgewicht wieder stark zu reduzieren, ist es notwendig, die Lokomotive als Heißdampfmaschine zu entwerfen. Mit Rücksicht auf eine Leistungssteigerung bei großen Ge-

Digitized by Google

schwindigkeiten und auf Steigungen ist der Kessel auf 175 m^2 Dampferzeugungsfläche und zirka 55 m^2 Überhitzungsfläche zu vergrößern. Der Rest muß zirka 3 m^2 groß sein. Die Lokomotive darf keine Gegengewichte haben; der Massenausgleich muß durch Vierzylinderanordnung ein möglichst vollkommener sein. Die Überhitzung ist so weit als möglich zu treiben, und daher ist einfache Dampfdehnung der zweistufigen vorzuziehen.

LITERATUR.

„Österreichisches Kursbuch." Von diesem offiziellen Kursbuche (früher „Der Kondukteur") ist soeben die Mai-Ausgabe erschienen, welche wieder die neuesten Eisenbahn- und Dampfschiffahrpläne und Fahrpreise sowie einen Führer in den Hauptstädten, Karten und Städtepläne enthält. Zu beziehen durch alle Buchhandlungen, Eisenbahnstationen, Trafiken usw. und direkt von der Verlagshandlung R. v. Waldheim in Wien. Preis der großen Ausgabe K 1·40, der kleinen 80 h.

Neueste Erfindungen und Erfahrungen auf den Gebieten der praktischen Technik, der Elektrotechnik, der Gewerbe, Industrie, Chemie, der Land- und Hauswirtschaft etc. XXXV. Jahrgang 1908 (A. Hartlebens Verlag, Wien). Pränumerationspreis ganzjährig für 13 Hefte 9 K. Einzelne Hefte für 72 h.

Reichhaltigkeit, wertvolle, moderne Erfahrungen aus allen Betrieben, praktische Anleitungen zu Erwerb und Gewinn — das sind die Vorzüge dieser reich illustrierten Zeitschrift.

Das vorliegende 3. Heft enthält unter anderen: Das deutsche Patent vor dem Patentamt und vor den Gerichten. Die Zukunft unserer Druckwerke. Neueste Erfahrungen über Granit als Baumaterial. Neue Herstellungart von Mörtel. Reinigung der Luft in geschlossenen Räumen. Über eine praktische, rationelle Ausnützung von Ölfarbenresten. Neuere Methoden zur Herstellung von Firnissen und Lacken. Über ein neues Verfahren, Leim zu kochen. Über Herstellung wasserfester Signaturen. Das Lucas-Kompressor-Licht etc. etc.

CLUB-NACHRICHTEN.

Ausflug nach Mariazell.

Das gefertigte Komitee beehrt sich hiemit zu der Samstag, den 9. Mai und Sonntag, den 10. Mai 1908 stattfindenden Exkursion mit der Niederösterreichischen Landesbahn nach

MARIAZELL

einzuladen, an welcher auch die Angehörigen der Mitglieder und die von diesen eingeführten Gäste teilnehmen können.

Die Hin- und Rückfahrt wird mit Separatzügen unternommen.

Die Abfahrt von Wien erfolgt Samstag, den 9. Mai 1908, nachmittags 12 Uhr 45 Min. von Wien (Westbahnhof) mit Aufenthalt in Hütteldorf-Hacking (12 Uhr 55 Min.) nach St. Pölten, wo der von den Niederösterreichischen Landesbahnen beigestellte Separatzug die Teilnehmer erwartet, um sie über die im Vorjahre erst neu eröffnete hochinteressante Strecke nach Mariazell zu führen.

In der Station Laubenbachmühle, welche um zirka 5 Uhr erreicht wird, ist für einen Jausenimbiß Vorsorge getroffen.

In Mariazell angelangt, werden die Quartiere bezogen und ist abends zwanglose Zusammenkunft der Teilnehmer in den Speisesälen der am Hauptplatz gelegenen Hotels.

Sonntag, den 10. Mai 1908 früh ist die Besichtigung des seit dem Jahre 1157 bestehenden berühmtesten Wahlfahrtsortes der Monarchie mit seiner großartigen Kirche (einzig dastehende Verbindung von Gothik und Barock) und der sehenswerten Schatzkammer etc. Der Vormittag ist der hochromantischen Umgebung gewidmet, in welche nachstehend angegebene Spaziergänge und Ausflüge unternommen werden können. Dieselben sind durchwegs vorzüglich markiert und die Wegzeiten genauestens angegeben.

Spaziergänge: Zum heiligen Brunnen (10 Minuten). Zur bürgerlichen Schießstätte (10 Min.). Zum Kalvarienberg (20 Min.); prächtiger Blick über Mariazell ins Gebirge, Markierung: rot. Waldandacht (30 Min.); sehr hübscher Spaziergang Markierung: schwarz-gelb. Kreuzberg, Markierung: schwarz-gelb (30 Min.); vom Kreuzberg zur Elisabethwarte, Aussichtshütte mit sehr schönem Ausblick über Mariazell und dem Ötscher. Weitere Fortsetzung zur Franz Josefs-Warte—Annaburg—Waldandacht—Mariazell, reizender Weg, Markierung: schwarz-gelb (1 Stde. 20 Min.). Karolinenhöhe Hintringerhütte, am Saume des Bürgeralpelwaldes, reizender Spaziergang (25 Min.); Markierung: rot; kann bis zum Kramerbauer mit Rückweg über die Reichsstraße fortgesetzt werden; ganzer Weg 45 Minuten. Karolinenhöhe—Marienruhe-Kalvarienberg—Mariazell, Markierung: rot (50 Min.).

Ausflüge: 1. Marienruhe zur Maxenshöhe am Hundseck—Heil-Brunn—Mariazell, Markierung: weiß (1 Stunde). 2. Hohlenstein über Heil-Brunn—Hundseck, Markierung: weiß (1½ Std.); größtenteil durch alten Nadelwald führend; am Ziele eine Felsenhöhle, deren vorderer Teil leicht zugänglich ist. 3. Von Mariazell über Karolinenhöhe, Rudolfshöhe, Karl Ludwigshöhe auf das Bürgeralpel, Schutzhaus mit Gastwirtschaft; prachtvoller Rundblick in die steirischen und niederösterreichischen Alpen; bergwärts 1½ Stunden, talwärts 1 Stunde, Markierung: rot, zusammen 2½ Stunden. 4. Über Hohlenstein zum Bürgeralpel und von dort am Promenadeweg nach Mariazell, eventuell umgekehrt; sehr empfehlenswert (Dauer 3 Stunden). 5. Erlafsee, Markierung: blau; reizend gelegener Bergsee am Fuße der Gemeindealpe; durch die Wienergasse über Kramerbauer (1¼ Stunden). 6. Über Erlafsee, Rasing-Grünau mit Marienfall; sehr schöne Partie. Der Marienfall ist ein kleiner, aber romantisch gelegener Wasserfall. Markierung: weiß-blau-weiß (der blaue Streifen schräg) (zirka 4 Stunden).

Um 1 Uhr mittags findet das gemeinsame Mittagessen für je 150 Personen in Laufensteins Hotel „zum schwarzen Adler" und in Ferd. Langs Hotel „zum goldenen Kreuz" mit gleichem Menü statt.

Nach demselben zwangloses Beisammenbleiben, eventuell noch kleine Spaziergänge bis zur Abschiedsstunde (5 Uhr*), um welche Zeit sich die Teilnehmer der Exkursion am Bahnhofe Mariazell der Niederösterreichischen Landesbahn zum Antritt der gemeinsamen Rückfahrt pünktlichst einzufinden haben.

Die Ankunft in Wien (Westbahnhof) erfolgt nach 10 Uhr abends.

Der Preis einer Teilnehmerkarte für die Hin- und Rückfahrt einschließlich der Nächtigung und des gemeinsamen Mittagessen beträgt:

für Mitglieder	K	5.—
„ deren Angehörige (bis zu 3 Karten)	„	7.—
„ von Mitgliedern eingeführte Gäste**)	„	10.—

Die Anmeldungen und der Kartenverkauf finden ausschließlich in der Clubkanzlei statt.

Da die für die Exkursion zu treffenden Dispositionen mehrfache Vorarbeiten erfordern, erbitten wir uns die ehetunlichste Anmeldung Ihrer Teilnehmerschaft sowie jene Ihrer Angehörigen und Gäste, wobei etwaige Wünsche wegen der Übernachtung anzugeben sind, da diesen nach Möglichkeit entsprochen werden wird.

Die Einhändigung des Quartierbillets mit Hotelnamen und Zimmernummer sowie der Anweisung für das gemeinsame Mittagessen erfolgt im Zuge.

Der Ausflug findet bei jeder Witterung statt; die Teilnehmerzahl ist eine beschränkte.

Die Ausgabe der Fahrlegitimationen an die angemeldeten Ausflugsteilnehmer erfolgt ab 1. Mai d. J. gegen Erlag der entfallenden Beträge ausschließlich in der Clubkanzlei (in der Zeit von 4—7 Uhr nachmittags). Die Anmeldungen gelten als verbindlich und werden, wenn die Teilnehmerkarte bis zum 5. Mai l. J. nicht behoben wird, gelöscht, wobei die bezüglichen Beträge zugunsten des Reisefondes verfallen.

Das Exkursions- und Geselligkeits-Komitee.

*) Die genaue Fahrordnung des Sonderzuges gelangt gleichzeitig mit der Quartieranweisung zur Verteilung.

**) Bei der Fahrlegitimationskarte der Gäste ist die auf derselben befindliche Stampiglie an der Personenkasse der Station Wien (Westbahnhof) resp. Hütteldorf-Hacking vor Antritt der Fahrt abstempeln zu lassen.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten.

Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hilscher.

Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

K. k. Staatsbahndirektion Wien.

Eröffnung der Sommerfahrordnung (Fernverkehr).

Mit 1. Mai d. J. tritt auf den Linien der k. k. österr. Staatsbahnen der Sommerfahrplan in Kraft, welcher im weiteren Verlaufe der Sommerfahrplanperiode in einzelnen Relationen eine teilweise Ausgestaltung erfahren wird. Gegenüber der gleichen Periode des Vorjahres ergehen sich nachstehende wesentliche Änderungen:

Linie Wien—Salzbntg—(Selztal) Innsbruck—Lindau.

Die ab 1. Juli verkehrenden Schnellzüge Nr. 103 (Wien ab 8 Uhr 35 Min. vormittags) und Nr. 104 (Wien an 8 Uhr 45 Min. abends) dienen nunmehr in erster Linie dem direkten Verkehr in das Salzkammergut über Selztal; Reisende, welche diese Züge über Selztal in der Richtung nach Innsbruck benützen wollen, müssen im Selztal umsteigen; dem direkten Verkehre nach Tirol über Selztal dienen in erster Linie die Züge Nr. 303 (Wien ab 8 Uhr früh) und Nr. 304 (Wien an 10 Uhr abends). Schnellzug Nr. 102, Pontafel—Wien, wurde wesentlich beschleunigt und trifft nunmehr bereits um 7 Uhr 20 Min. früh in Wien ein; dieser Zug erhielt in Melk Aufenthalt, während der bestandene Aufenthalt in Pöchlarn aufgelassen wurde. Der zur Entlastung des Nachtpersonenzuges Nr. 11 dienende Personenzug Nr. 111 (Wien Westbahnhof ab 10 Uhr 55 Min. abends) wird bereits am 30. Mai l. J. erstmalig ab Wien verkehren. Bei diesem Zuge wird ein Schlafwagen zwischen Wien und Gmunden—Ischl—Aussee nur an Werktagen vor Sonn- und Feiertagen ab Wien geführt werden; dieser Schlafwagen rollt in der Nacht vor Sonn- und Feiertagen zu den folgenden Werktagen mit Zug Nr. 2335/12 (Abfahrt von Aussee um 8 Uhr 20 Min. abends, Wien an 6 Uhr früh) von Aussee über Ischl nach Wien zurück. Die nach dem Salzkammergut Reisenden werden besonders darauf aufmerksam gemacht, daß vom 30. Mai angefangen durch den Personenzug Nr. 11 nur die Relationen Salzburg, Tirol und Schweiz bedient werden, während die direkten Wagen nach Aussee sowohl über Attnang-Puchheim wie über Selztal mit dem Zug Nr. 111 rollen. Neu zur Einführung gelangt ein direkter Zugsverkehr zwischen Wien Westbahnhof und Hainfeld über St. Pölten und zurück, und zwar werden täglich drei, an Sonn- und Feiertagen vier Zugspaare in dieser Relation geführt werden, deren Verkehrsdaten aus den Fahrplänen ersichtlich sind.

Linien Wien—Eger und Wien—Prag.

Die Schnellzüge Nr. 2 (nunmehr Wien an 7 Uhr früh) und Nr. 4 (nunmehr Wien an 8 Uhr 30 Min. abends) wurden wesentlich beschleunigt und bei ersterem in Absdorf-Hippersdorf ein Anschluß nach Krems, bei letzterem in Sigmundsherberg ein Anschluß nach dem Kamptale hergestellt. Bei den Schnellzügen Nr. 1 (Wien ab 10 Uhr 15 Min. abends) und Nr. 2 werden direkte Wagen I. und II. Klasse zwischen Wien und Leipzig über Eger—Franzensbad geführt werden; bei denselben Zügen gelangt zur Erleichterung des Besuches des Badeortes Franzensbad über Sonn- und Feiertage ein Schlafwagenkurs zwischen Wien und Franzensbad ab 30. Mai neu zur Einführung; dieser Wagen rollt mit Zug Nr. 1 an Werktagen vor Sonn- und Feiertagen von Wien ab und trifft mit Zug Nr. 2 an Werktagen nach Sonn- und Feiertagen wieder in Wien ein.

Linie Absdorf-Hippersdorf—Krems.

Auf dieser Linie gelangt ab 1. Juni an Werktagen nach Sonn- und Feiertagen ein direkter Zug (Nr. 332) von Krems nach Wien (Krems ab 6 Uhr 20 Min., Wien an 8 Uhr 23 Min. früh) zur Neueinführung.

Linie St. Pölten—Leobersdorf.

Der direkte Verkehr zwischen Wien Südbahnhof und Hainfeld bezw. St. Pölten bleibt wie im Vorjahre aufrecht. Zur Neueinführung gelangen, wie bereits oben bemerkt, direkte Züge zwischen Wien Westbahnhof und Hainfeld bezw. Leobersdorf. Auf der Strecke St. Pölten—Scheibmühl—Kernhof werden an Sonn- und Feiertagen die Züge Nr. 1927 (St. Pölten ab 6 Uhr 9 Min. früh) und Nr. 1948 (Kernhof ab 9 Uhr 10 Min. abends) verkehren; der letztere Zug findet in St. Pölten Anschluß an den Zug Nr. 312 nach Wien (Wien an 1 Uhr 35 Min. früh).

Auf der Linie Neuberg—Mürzzuschlag wurde der Fahrplan dem geänderten Fahrplan der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft entsprechend angepaßt, wodurch einige Züge eine unwesentliche Verschiebung ihrer Fahrordnung erfahren haben.

Auf den übrigen Nebenlinien und den Lokalbahnen der k. k. Staatsbahndirektion Wien ergeben sich gegen die gleiche Fahrplanperiode des Vorjahres keine nennenswerten Veränderungen im Fahrplane.

Nähere Details, insbesondere über die Beschränkung in der Benützung der III. Wagenklasse bei den Schnellzügen, über die Bestimmungen hinsichtlich Verausgabung von Platzkarten bei einzelnen Schnellzügen, über Benützung der Speisewagen durch Reisende der III. Wagenklasse ohne Aufzahlung usw. sind aus den ausgehängten Fahrplanplakaten und dem verkäuflichen Taschenfahrplan zu ersehen.

Über den Lokal- und Stadtbahnverkehr und über die in der diesjährigen Sommersaison verkehrenden Sondervergnügungszüge zu ermäßigten Fahrpreisen werden gesonderte Verlautbarungen folgen.

K. k. Staatsbahndirektion Wien.

Abänderung der Bezeichnung der Station Atzenbrugg.

Die bisherige Bezeichnung der in der Strecke Tulln—St. Pölten gelegenen Station Atzenbrugg wird vom 1. Mai l. J. an in Moosbierbaum-Heiligeneich abgeändert.

Abänderung der Bezeichnung der Personenhaltestelle Neumarkt-Karlsbach.

Die bisherige Bezeichnung der in der Strecke Wien—Salzburg gelegenen Personenhaltestelle Neumarkt-Karlsbach wird vom 1. Mai l. J. an in Neumarkt a. d. Ybbs-Karlsbach abgeändert.

K. k. priv. Österreichische Nordwestbahn.
K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Einführung des Sommerfahrplanes 1908.

Am 1. Mai 1908 tritt auf den Linien der k. k. priv. österr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn und auf den mitbetriebenen Lokalbahnen die Sommerfahrordnung in Kraft.

Aus diesem Anlasse gelangt eine Anzahl Personen befördernder Züge zur Einführung, die im nachfolgenden zusammengestellt erscheinen.

In der Lokalstrecke Wien—Stockerau wird ein neues Zugspaar, Zug Nr. 55 Wien ab 8 Uhr 52 Minuten abends, Stockerau an 9 Uhr 41 Minuten abends und Zug Nr. 62 Stockerau ab 4 Uhr 10 Minuten nachmittags, Wien an 4 Uhr 59 Minuten nachmittags gefahren werden.

Zahlreichen Wünschen entsprechend, wird der Lokalpersonenzug Nr. 39 um 30 Minuten und der Lokalpersonenzug Nr. 41 um 22 Minuten später gelegt, so daß ersterer um 10 Uhr 30 Minuten abends, letzterer um 12 Uhr Mitternacht von Wien abgehen wird.

Zwischen Wien und Znaim werden an Sonn- und Feiertagen die Personenzüge Nr. 67 und 68 in Verkehr gesetzt; zwischen Wien und Stockerau die Sonn- und Feiertagspersonenzüge Nr. 45, 47, 50, 58, 59, 60, 61, 64 und 69, sowie der am Werktage vor einem Sonn- oder Feiertage verkehrende Personenzug Nr. 75.

Zug Nr. 44 wird wieder täglich von Znaim bis Stockerau bezw. Wien verkehren.

Am Werktage vor einem Sonn- oder Feiertage vom 27. Juni bis 12. September wird der im Anschlusse an den Personenzug Nr. 29 von Znaim abgehende Gütereilzug Nr. 105 zur Personenbeförderung bis Schönwald-Frain benützt und an diesen Tagen in Wolframitzkirchen bedingungsweise anhalten.

Die Schnellzüge Nr. 3 und 4 werden an Sonn- und Feiertagen vom 10. Mai bis 13. September, Schnellzug Nr. 2 am Tage nach einem Sonn- oder Feiertage vom 11. Mai bis 14. September in Schönwald-Frain zur Aufnahme bezw. zum Aussteigen von Reisenden nach und von Wien und Brünn anhalten.

Im Anschlusse an den Personenzug Nr. 58 der Strecke Leitmeritz-Tetschen wird ein neuer Zug Nr. 456c zwischen Tetschen und Mittelgrund in Verkehr gesetzt, wodurch eine neue prompte Verbindung zwischen Leitmeritz, Aussig und Dresden hergestellt erscheint.

Außer diesen Zugsvermehrungen tritt im Fahrplane der Hauptstrecke insoferne eine Verbesserung ein, als mit dem bereits erfolgten Ausbaue des Doppelgeleises in der Strecke Floridsdorf—Jedlesee—Stockerau Betriebsaufenthalte in Wegfall kommen, woraus eine Abkürzung der Fahrtdauer fast aller dieser Züge resultiert.

Elbeumschlagsverkehr mit West-Österreich.

Einführung des Nachtrages IV.

Mit 1. Mai 1908 für Frachterhöhungen mit 1. Juni 1908 tritt der Nachtrag IV zum Elbeumschlagstarif für West-Österreich vom 1. Februar 1905 in Kraft.

Der Nachtrag IV enthält unter anderem die Aufhebung der Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 6 II A—C für Eisen usw. zum Import (ausgenommen die Frachtsätze für Roheisen nach Jinonitz und Teplitz-Waldthor) sowie den Ersatz der aufgehobenen Frachtsätze für Eisen durch die der Güterklassifikation entsprechenden Klassenguttarife.

Der Nachtrag ist bei der unterzeichneten Direktion sowie bei den beteiligten Bahnen zum Preise von 20 Heller = 17 Pfennig erhältlich.

K. k. priv. österreichische Nordwestbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Kundmachung.

Der Verwaltungsrat beehrt sich die Herren Aktionäre zur 57. (ordentlichen) Generalversammlung einzuladen, welche Freitag, den 29. Mai 1908 um 10 Uhr vormittags in Wien I., Teinfaltstraße 8 stattfindet.

Gegenstände der Verhandlung sind:

1. Geschäftsbericht für das Jahr 1907;
2. Bericht des in der vorjährigen Generalversammlung zur Prüfung der Rechnungen für das Jahr 1907 gewählten Revisions-Ausschusses;
3. Bericht und Antrag des Verwaltungsrates, betreffend die Einlösung des am 1. Juli l. J. fälligen Aktiencoupons;
4. Anträge des Verwaltungsrates, betreffend Änderungen des Statuts des gesellschaftlichen Pensionsinstitutes;
5. Wahl von Verwaltungsratsmitgliedern;
6. Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung des Rechnungsabschlusses des Jahres 1908.

Der Verwaltungsrat.

(Nachdruck wird nicht honoriert.)

Digitized by Google

Wilhelm Beck & Söhne
k. u. k. Hoflieferanten

FILIALEN: Lemberg, Innsbruck, Sarajevo.

Wien, VIII. Langegasse 1, Zentrale.

Uniformen, Uniformsorten • • •
Kürschnerwaren und Kappen •
für Eisenbahnen. 651

Österreichische
Siemens-Schuckert-Werke
Wien, XX/2. Engerthstraße 150.

Elektrische Beleuchtung 696
Elektrische Kraftübertragung
Elektrische Bahnen

Dynamomaschinen • • •	• Elektromotoren •
Schaltapparate	Zähler
Installationsmaterial. • •	• • Bogenlampen. • •

Installationsbureau: VI/1 Mariahilferstraße Nr. 7.

Stefan v. Götz & Söhne
Wien und Budapest

Wien	Budapest
XX/1. Bez., Gießmanngasse 2.	b. Ganz & Co., Steinbrucherstr.
XX/1. Nordwestbahnstraße 53.	

Eisenbahn-Sicherungsanlagen
Bahnschranken mit und ohne Vorläutesicherung,
Zentralweichenstellungen
Signalanlagen, Industriegeleisesicherungen, Geleisesperrbäume, Wechselsperren, Sperrschuhe, Sicherungs- und Signaleinrichtungen aller Art für Eisenbahnen und Ausrüstung hiezu.
Rein pneumatische Niederdruck-Weichen und Signalstellung nach den Patenten der General Railway Signal Co., Buffalo und Rochester U.S.A. und der British Pneumatic Railway Signal Co., Ltd. London.
Werkzeuge und Gebrauchsartikel
für den
Bahnbau, Bahnerhaltungs-
und
Betriebsdienst
Berg- und Hüttenwesen
Bremsschuhe, Waggonschieber etc. Patent Büßing
Bremsschlitten Patent Schön.
Seuthe'sche Knall- und Lichtsignale
Telegramm-Adresse: Bahngötz Wien Telephon.
„A B C"-Code fünfte Ausgabe in Verwendung.
Telephon 21682 und 21683 Interurban. 637

Fabrik für
Eisenbahnsicherungsanlagen
Südbahn-Werk
• Wien •
X/3 Triesterstraße Nr. 40.
Telephon 8978.

Bahnschranken, Vorläutesicherungen, Schrankenantriebe. • Zentral-Stellwerke, Blockapparate. Signale, Kontaktschienen, Fühlschienen, Sperrbäume. • Wechselsperrschlösser. • • • • • • 436

C. Schember & Söhne
k. und k. Hof-Brückenwagen
und Maschinenfabrik
Wien, I. Akademiestrasse 4
empfehlen ihre Erzeugnisse in Lokomotiv-, Waggon-, Fuhrwerks-, Magazin- und Autom. Wagen sowie Wagen aller Art.

Siemens & Halske
Aktiengesellschaft Wien.
Werk: III. Hainburgerstraße Nr. 29.
Direktion: III. Apostelgasse Nr. 12.

Eisenbahn-Sicherungsanlagen. Schwachstromanlagen.

Telegraphen- und Telephonanlagen, Anlagen für drahtlose Telegraphie, Marine- und Gruben-Signalapparate, Minenzünder, Feuermelde-, Wächterkontroll- und Alarmanlagen, Wassermesser, Wasserstands-Fernmelder, Schalttafel-Meßinstrumente, Wissenschaftliche-, Laboratoriums- und Eicheinrichtungen, Elektromedizinische Apparate, Röntgen-Einrichtungen, Trockenelemente, nasse Elemente, Elemente für Momentbeleuchtung, S. & H.-Beutelelemente, Kabel- und Leitungsdrähte für Telephon- und Telegraphenzwecke. 693

Kraluper Mineralöl-Raffinerie
650
PRAG liefert helle und dunkle Zylinderöle für Normal- und Heißdampf, helle und dunkle Maschinenöle, Wagenachsenöle, Petroleum, Benzin, Fette etc. etc.

Darlehen!
Allgemeine Cautionsbank Aktiengesellschaft
General-Repräsentanz für Österreich:
WIEN, IV. Technikerstraße Nr. 5.

Die Allgemeine Cautionsbank gewährt an **Eisenbahnbeamte** Darlehen gegen Gehaltsvormerkung zu außerordentlich günstigen Bedingungen, u. zw.: 1. Die Bank fordert an Darlehenszinsen pro anno 6½%; selbstredend immer von der verbleibenden Restschuld. 2. Der Darlehenswerber hat sich hinsichtlich seines Gesundheitszustandes einer ärztlichen Untersuchung zu unterziehen. Die übliche teure Lebensversicherung wird jedoch nicht verlangt. Für den Fall des Ablebens des Darlehenswerbers erlischt die restierende Schuld, so daß den Erben keinerlei Verpflichtung auferlegt bleibt. Für diesen seitens der Bank gebotenen Vorteil ist alljährlich ein mäßiges Schadendeckungsentgelt, dessen Höhe sich nach dem Alter des Darlehenswerbers richtet, immer nur von der verbleibenden Restschuld zu bezahlen. 3. Die übliche Stellung der Bürgen kann gegen eine einmal zu entrichtende mäßige Zahlung unterbleiben. (3 Perzent der Darlehenssumme.) 4. Bei der Erteilung des Darlehens werden als einmalige Kosten die Barauslagen und 1 Perzent Bankprovision in Abrechnung gebracht.

Zu weiteren Informationen ist die Bank jederzeit bereit und stehen Antragsformulare zur Verfügung. 392

Für den Inseratenteil verantwortlich Annoncen-Expedition M. Pozsonyi, Wien, IX. Hörlgasse 5.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten. — Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hilscher. — Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16

Digitized by Google

Univ. … Library
8 … 1908

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

Redaktion und Administration: WIEN, I. Rechenbachgasse 11. Telephon Nr. 366. Postsparkassen-Konto der Administration: Nr. 806.345. Postsparkassen-Konto des Club: Nr. 850.696. Beiträge werden nach dem vom Redaktions-Komitee festgesetzten Tarife honoriert. Manuskripte werden nicht zurückgestellt.

ORGAN des Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

Erscheint von April bis Oktober am 1. und 15. jedes Monates von November bis März jeden Montag.

Abonnement inkl. Postversendung in Österreich-Ungarn: Ganzjährig K 10. Halbjährig K 5. Für das Deutsche Reich: Ganzjährig Mk. 12. Halbjährig Mk. 6. Im übrigen Auslande: Ganzjährig Fr 20. Halbjährig Fr. 10. Bezugsstelle für den Buchhandel: Spielhagen & Schurich in Wien. Einzelne Nummern 30 Heller. Offene Reklamationen portofrei.

№ 16. Wien, den 15. Mai 1908. XXXI. Jahrgang.

Klingers Reflexions-Wasserstands-Anzeiger



über **200.000** Stück

In allen Industriestaaten der Welt im Betriebe.



Vorteile:
Wasserstand schwarz,
Dampfraum silberglänzend,
Rasches Erkennen des Wasserstandes,
Größte Betriebssicherheit,
Schutzgläser absolut überflüssig,
Täuschungen über den Stand des Wassers im Kessel ausgeschlossen.
Vollster Schutz gegen Explosionen wegen Wassermangel!

Kein Kessel sollte ohne diese Apparate in Verwendung stehen.

Gumpoldskirchner Maschinen- und Metallwaren-Fabrik

Rich. Klinger

GUMPOLDSKIRCHEN bei Wien. 667

Trifailer Kohlenwerks-Gesellschaft, Wien, III. Rennweg 5. 549



Echte Brillant- und Diamantringe von fl 8 bis 500
Echte Brillant- und Diamant-Ohrringe von fl 10 bis 1000
in selten großer Auswahl, sowie reichhaltiges Lager in Gold-, Silber und Juwelen-Gegenständen preiswert.



Bei Barzahlungen 10 Prozent.

Illustrierte Preisliste gratis und franko.

A. E. DOLLINGER, en gros und en detail.

Wien, IV., Favoritenstraße Nr. 22.

PATENT-AZETYLEN-TYRES-ABZIEHÖFEN

Spezialkonstruktionen für **Stationsbeleuchtung**
Gasakkumulatoren für **Waggonbeleuchtung**
und **Autogene Schweißung**

Allgemeine Carbid- & Acetylen-Gesellschaft Franz Krükl & Co.

ZENTRAL-BUREAU WIEN, VI. Köstlergasse Nr. 5. 678

Leopolder & Sohn

Wien, III/1 Erdbergstraße 52.
Leipzig-Schleussig, Seumestraße 86.

Fabrik für Telegraphen-Apparate, Telephone und Telephon-Zentral-Umschalter, elektrische Stations-Deckungssignale und Bahnwächter-Läutewerke für Eisenbahnen, Telegraphen-Batterien und Leitungsmateriale, Wassermesser eigenen Patentes für städtische Wasserwerke, Bierbrauereien und Maschinenfabriken. 664
Alle Telephon- und Telegraphen-Einrichtungen werden prompt ausgeführt und Voranschläge **kostenfrei** ausgearbeitet.

Kaiserjubiläums-Festzug.

Tribünensitze.

Zentral-Verkaufsstelle: **Schenker & Co.** I. Schottenring 18a.

Verkaufsstelle: Schelhammer & Schattera, I. Stephansplatz Nr. 11.

Verkaufsstelle: A. Gerngroß, VII. Mariahilferstraße Nr. 42—48.

Anmeldungen nehmen entgegen:

Passagierbureau des Österr. Lloyd, I. Kärntnerring Nr. 16; Agentur der Internat. Schlafwagen-Gesellschaft, I. Kärntnerring Nr. 15; Agentur der Internat. Schlafwagen-Gesellschaft, Reisebureau, I. Kärntnerring Nr. 9; Agentur des Norddeutschen Lloyd, Grand-Hotel; **sämtliche Theaterkarten-Bureaus**, sowie alle Filialen und Agenturen im In- und Auslande der Firma **Schenker & Co.** und der **Internat. Schlafwagen-Gesellschaft.** 721

Hiezu als Beilage ein Prospekt der Firma Alphons Custodis, Wien – Budapest.

Digitized by Google

Garvens-Werke

WIEN

II. Handelskai 130

fabrizieren und halten großes Lager von:

Pumpen aller Art:

Baupumpen
Stationsbrunnenpumpen
Expreßpumpen f. große Förderhöhen
Pumpen für Villen und Wohnhäuser und Fabriksanlagen
Pumpen für Haus- u. Wasserleitungen.

Waagen für jeden Zweck:

Stationsbrückenwaagen
Kohlenwaagen
Magazinswaagen. 647

Kataloge u. Kostenvoranschläge auf Verlangen portofrei und kostenlos.

RUNDSCHAU FÜR TECHNIK UND WIRTSCHAFT

ZENTRALORGAN FÜR DIE FORTSCHRITTE DER INDUSTRIE, VERKEHRSTECHNIK, FÜR SOCIALPOLITIK, VOLKSWIRTSCHAFT u. VERWALTUNG

HERAUSGEBER DIPL.-ING. ALFRED BIRK, EISENBAHNOBERING. a. D., O. Ö. PROF. a. d. K. K. DEUTSCHEN TECHN. HOCHSCHULE IN PRAG — VERLAG VON A. HAASE, PRAG I., ANNAHOF — POSTSPARKASSENKONTO 50.308 — TELEPHON 30 B.

Alleinige Anzeigen-Aufnahme

M. Pozsonyi, Wien,

IX. Hörlgasse 5.

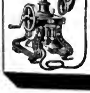
Deckert & Homolka

Elektrotechnisches Etablissement

Fabriks- u. Engros-Lager IV. Favoritenstr. 42. **WIEN** Niederlage u. Installation I. Kärntnerstr. 42.

Budapest. Prag. Brünn. Paris.

Fabrikation • Installation



von Telegraphen- und Mikrotelephon-Apparaten für alle Zwecke, insbesondere für den Eisenbahn-Signal-, Sicherheits- und Meldedienst, Blitzableitern, Dynamos, Elektromotoren und Ventilatoren, Wasserstands-Anzeigern, Beleuchtungskörpern, staub- und wasserdicht. 645

Witkowitzer Bergbau- und Eisenhütten-Gewerkschaft

Witkowitz (Mähren).

Post- und Telegrammadresse: *Witkowitz, Eisenwerk.* Eisenbahnstation: Schönbrunn und Mähr.-Ostrau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Erzeugnisse: Roheisen, Eisengußware, vornehmlich Röhrenguß nachstehender Methode für Wasser-, Dampf- und Gasleitungen, Maschinen- und auch Bauguß, Stahlguß, Walzmaterial, und zwar: Stab- und Fassoneisen, Bau- und Waggonträger, Reservoir- und Kesselbleche, Stabstahl, Stahlbleche, Eisenbahn- und Grubenmaschinen aus Martinstahl, Tyres aus Martin- und Spezialstahl, Eisenbahnwaggonräder, Waggonachsen, komplette Räderpaare, Wechsel und Kreuzungen, Drehscheiben, Wasserstations-Einrichtungen, Dampfkessel, Reservoirs, Gasometer, Brücken- und sonstige Baukonstruktionen, Gittermaste, Schmiedestücke und diverse Zeugschmiedware, Maschinenbau, speziell Bergwerksmaschinen für Förderung und Wasserhaltung, Pumpensätze und Ausführung diverser maschineller Einrichtungen, mittels Wassergas geschweißte, elektrisch geschweißte und maschinell gepreßte Blechwaren, stumpf- und patentgeschweißte, wie auch nahtlose Röhren, Rohrmaste, feuerfeste Ziegel und basische Steine.

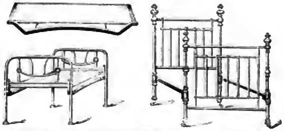
Anfragen sind zu richten an die Zentral-Direktion in Witkowitz, Eisenwerk oder an die Kommerzielle Direktion, Wien, I. Operngasse 6 oder an das Verkaufsbureau, Prag, Stadtpark 19 665

HUTTER & SCHRANTZ A.-G.

SIEBWAREN- u. FILZTUCHFABRIKEN.

K. u. K. HOF LIEFERANTEN

Wien, VI. Windmühlgasse Nr. 20



empfehlen: **Stahldraht-Matratzen, Eisen- und Messing-Möbeln** etc. etc in vorzüglichster Ausführung zu sehr mäßigen Preisen.

Illustrierte Kataloge gratis und franko.

K. k. priv. **Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt**

Errichtet im Jahre 1825. **Wien, I. Wollzeile 39.**

Die Anstalt versichert: a) Gebäude samt deren Zubehör,
b) Mobilien aller Art 612
c) Bodenerzeugnisse gegen Hagelschlag.

Reservefond d. Anst.: K 8,376.191·17 Ges.-Versicherungsumme K 2.408,906.638
Anzahl der Mitglieder: 159.054.

Österr. Patent Nr. 12231, 1903, betreffend
„Dampfheizungseinrichtung für Eisenbahnwagen"
Für das obige Patent werden Käufer oder Lizenznehmer gesucht. Gefl. Anfragen erbeten an Patentanwalts-Bureau Victor Tischler, Wien, VII. Siebensterngasse 39.

Für die
„Selbsttätige Luftsaugebremse für Eisenbahnfahrzeuge u. dgl."
nach dem österr. Patent Nr. 25194 werden Interessenten behufs Ausübung in Österreich gesucht. Näheres durch Patentanwalt Tischler, Wien, VII/2, Siebensterngasse 39.

Der Inhaber des österr. Patentes Nr. 13241 vom 15. April 1903, betreffend:
„Achslagerung für Fahrbühnen u. dgl. mit Einzelachsen für die Tragräder"
wünscht behufs Fabrikation des patentierten Gegenstandes mit österreichischen Fabrikanten in Verbindung zu treten. Derselbe ist auch bereit, das Patent zu verkaufen, Lizenzen zu erteilen und andere Vorschläge zur Ausführung der in Frage stehenden Erfindung entgegenzunehmen. Gefällige Anträge befördert bereitwilligst: ANTON v. STERR, Patentanwalt in Wien, IV. Frankenberggasse 8.

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ORGAN

des

Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

Nº 16. Wien, den 15. Mai 1908. XXXI. Jahrgang.

Der Donau-Oder-Kanal.

Von Ingenieur **Franz Gustav Schäffer**, k. k. Ministerialrat a. D.

(Schluß.)

Nachdem das aufgebrachte Gesamt-Anlagekapital der Nordbahn rund 522 Millionen Kronen (siehe Eisenbahnstatistik pro 1905, Seite 295) und die Gesamtlänge derselben rund 1310 *km* beträgt, so ergibt sich ein Kostenbetrag von rund 400.000 K pro *km*. Nachdem die Baukosten des dritten und vierten Geleises doch bedeutend geringer sein müssen, als jene der bestehenden Bahn, so kann man als sicher annehmen, daß ein Einheitspreis von 250.000 K pro *km* des dritten und vierten Nordbahngeleises vollkommen für dieselben genügt. Für die Ausgestaltung der Nordbahnstrecke Wien—Oderberg mit einem dritten und vierten Geleise würden daher höchstens 70 Millionen Kronen erforderlich sein.

Da der wichtige Kohlenverkehr der Nordbahn bis nun bei 7 Millionen Tonnen beträgt (vide Eisenbahnstatistik pro 1905, Seite 758), so kann er nach der Errichtung des dritten und vierten Geleises sicher auf mehr als das doppelte gesteigert werden, weil ein Geleispaar ausschließlich für Kohlenzüge verwendet werden kann. Eine solche Steigerung, wenn sie überhaupt eintritt, wird aber wohl erst nach geraumer Zeit zu erwarten sein.

Die Herstellung eines dritten und vierten Nordbahngeleises kann auch sicher in 2—3 Jahren bewerkstelligt und die Industrie also rascher als durch den Kanalbau befriedigt werden.

Aus diesen einfachen Erwägungen dürfte wohl unzweifelhaft hervorgehen, daß eine unbedingte Notwendigkeit, den Kanal sofort zu erbauen, nur dann vorliegen würde, wenn die Nordbahn nicht weiter ausgestaltet werden könnte (was aber nicht zutrifft), oder wenn der Betrieb des Kanales sich derart stellen würde, daß er trotz seiner Billigkeit, die Anlagekosten oder einen Großteil derselben verzinsen würde (was aber noch lange zu erwarten ist). Für das Betriebsprogramm ist jedenfalls noch eine sehr genaue Prüfung erforderlich, eine Sache, welche durchaus sehr schwierig ist. Es sind eben nicht die Transportkosten allein für die Benützer des Kanales maßgebend, sondern noch eine Menge anderer Umstände. Es stehen eben den Vorteilen des Kanalbetriebes bekanntlich auch bedeutende Nachteile gegenüber. Der Hauptvorteil ist nur darin gelegen, daß die Traktionskosten selbst sehr geringe sind, dagegen sind die Anlagekosten der Kanäle in Österreich wegen der Konfiguration des Terrains ganz außerordentlich groß und daher werden die Selbstkosten der Wassertraktion um die hohen Zinsen, die das Anlagekapital erfordert, sehr erhöht.

Wollte man aber auf einen Zinsenertrag des Kanales gänzlich verzichten, so müßte man sich vorher doch die Frage vorlegen, ob es denn gerechtfertigt wäre, daß der Staat die enorme Last von mindestens 270 Millionen Kronen auf sich nimmt, bloß um $4^1/_2$ Millionen Tonnen Kohle oder sogar nur 2 Millionen Tonnen, der anrainenden Bevölkerung zwischen Wien und Oderberg billig zuführen zu können und ob es nicht besser wäre, die Nordbahntarife für diese $4^1/_2$ oder nur 2 Millionen Tonnen Kohle (um welche Fracht es sich ja hauptsächlich handelt) bis auf die Selbstkosten der Bahn, eventuell zu jenen der Wassertraktion zu ermässigen? als den riesigen Kostenaufwand für den Kanal auf sich zu nehmen. Aber auch das kann der Staat nicht tun, um solche Aufwendungen von Staatsgeldern bloß einem nicht zu großen Teil der Bevölkerung zugute kommen lassen.

Die bisher angestellten Berechnungen der Transportkosten auf dem Kanale sind nun keineswegs sicher und einwandfrei.

Aber selbst zugegeben, daß die Kanalfrachtkosten samt Verzinsungsquote sich billiger als die Bahnfrachten stellen, so muß doch noch darauf hingewiesen werden, daß die Kanalfrachten ihren Weg auch noch weiter zu den Ortschaften und hauptsächlich zu den Industrieanlagen finden müssen und daß also der Transport der Frachten von und zur Kanallände, zum oder vom Bestimmungsorte auch

Digitized by Google

noch bedeutende Kosten verursachen wird, welche beim Bahntransporte ganz oder teilweise entfallen dürften, wie dies bei der Hauptfracht (der Kohle) zumeist zutreffen wird.

Das Ausladen der Kohle aus den Schiffen in die Achsfuhrwerke oder in Eisenbahnwagen kann nur durch Hebung der Kohle stattfinden und zwar durch Menschenkraft oder auf mechanischem Wege; letzteres wird jedoch nur bei sehr bedeutenden Orten platzgreifen, zumeist wird Handarbeit geleistet werden müssen. Die Handarbeit kostet aber viel Geld und die maschinellen Einrichtungen erfordern wieder größere Anlage- und Betriebskosten, weil deren Betrieb Motoren nötig macht.

Es werden daher zu den billigen Transportkosten außer der Verzinsungsquote noch bedeutende Spesen für Umladung, Achsfrachten etc. zuzuschlagen sein, bis die Kohle an der Verwendungsstelle angelangt ist. Hiedurch wird sich die Differenz zwischen den Kanalfrachtkosten und Bahnfrachtkosten gewiß bedeutend vermindern. Gewiß werden sich durch die Technik Mittel finden lassen, diese Nebenspesen tunlichst zu verringern, aber auch diese Maßnahmen erfordern Zeit und Geld. Herr Ingenieur Hugo Fischer von Rößlerstamm, der Direktor der Nesselsdorfer Wagenfabrik, hat in der Versammlung der Donau-Oder-Kanalinteressenten in Wien mit vollem Rechte aufmerksam gemacht, daß es dringend geboten ist, vorerst zu untersuchen, inwieweit Fahrzeuge geschaffen werden können, welche sowohl zum Transport auf Eisenbahnen, wie auf Wasserstraßen geeignet sind, und hat deshalb im Hinblicke auf die Wichtigkeit dieser Frage eine Preisausschreibung für die Lösung derselben angeregt. Dieses Detail zeigt schon wieder, daß nicht nur die Frage des eigentlichen Kanalbaues, sondern auch noch andere Fragen, z. B. des Betriebes und dessen Kosten usw., schon vor dem teuren Kanalbau gründlich studiert und gelöst werden müssen. Speziell z. B. bezüglich des Kohlentransportes auf dem Kanal müßten nach dem Fischerschen Vorschlage fast alle vorhandenen Kohlenwagen der Bahnen, welche die Kohle vom Kanal in die Industrieetablissements zu transportieren hätten, teilweise umgestaltet werden, was wieder viel Zeit und Geld kostet und die Anlagekosten wieder vergrößert und die Betriebskosten verteuert.

Solche Maßnahmen entfallen aber vollständig, wenn die Kohle per Eisenbahn verfrachtet wird. Dieser Transport kann das ganze Jahr hindurch genau nach dem Bedarfe abgewickelt werden. Es findet dann keine so wesentliche Unterbrechung in dem so wichtigen Kohlentransporte statt, wie eine solche bei Kanal zur Frostzeit oder in trockenen Sommern bei Wassermangel unbedingt mit längerer Dauer eintritt, resp. eintreten kann. Die Kohlenförderung bleibt eine tunlichst gleichmäßige und ist daher eine Entlassung von Kohlenbergbauarbeitern oder die Freilagerung der Kohle, wodurch sie übrigens an Brennwert verliert, für die Zeit bis zum Wiederbeginne der Kanalschiffahrt nicht erforderlich. Alle diese Vorteile sind für alle an dem Artikel Kohle Beteiligten so ausschlaggebend und so klar, daß alle Einwendungen der Kanalinteressenten nicht dagegen aufkommen können.

Da der Kanal Wien—Oderberg zirka 276 *km* lang ist und dessen Kosten ohne den sicher zu gewärtigenden Mehrkosten vorläufig mit 270 Millionen Kronen, also pro Kilometer rund 1 Million Kronen betragen, ein Kilometer Lokal- oder Schleppbahnen sicher nicht viel mehr als K 100.000 kosten dürften, so liegt es gewiß sehr nahe, zu erwägen, ob der Bevölkerung nicht viel mehr durch ein großzügig angelegtes Lokal- und Schleppbahnnetz gedient würde, als durch den Kanalbau. Auch die Staatsschulden, die für dieses Eisenbahnnetz gemacht werden müssen, werden sich durch die Anlage von Eisenbahnen sicher besser verzinsen, also produktiver sein als die Kanalkosten.

Würde man also das hohe für die Kanäle erforderliche Kapital zur Anlage eines dichtmaschigen Netzes von Lokal- und Schleppbahnen im ganzen Reiche verwenden, so würde mehr oder weniger die Gesamtbevölkerung des Reiches wirtschaftlich ganz außerordentlich gehoben und nicht bloß jene der Territorien, welche das Attraktionsgebiet der Kanäle bilden. Aber auch die Bevölkerung und die Industrien in diesem Gebiete würden jedenfalls durch die Errichtung zahlreicher Lokalbahnen und Schleppgeleise zu den Industrieetablissements ausreichend befriedigt werden. Die Anlage zahlreicher Lokal- und damit zusammenhängender Schleppbahnen ermöglicht es ja, die zu verarbeitenden Rohprodukte viel einfacher und billiger bis in die Etablissements direkte zu beziehen, und ebenso deren Erzeugnisse direkte per Bahn zu verfrachten, als wenn diese Etablissements durch den Kanal bedient würden. Insbesonders wird die Kohle rascher per Bahn, als per Kanal zugestellt werden.

Die Interessenten werden aber bei genauer und reiflicher Überlegung der Vorteile, welche ihnen durch eine solche Maßnahme in viel kürzerer Zeit, als durch den Kanal erwachsen würde, gewiß zu der Einsicht gelangen, auf den Kanal vorläufig zu verzichten. — Speziell in Wien, wo riesig große Kohlenplätze für die Zeit der Schiffahrtsunterbrechung (nach Annahme des Kanalprojektes zirka jährlich 100 Tage d. i. mehr als 3 Monate) geschaffen werden müßten, wodurch sehr wertvolle große Grundstücke, ihrer guten Verwertung dauernd entzogen werden, würde durch eine entsprechende Ausgestaltung des Wiener Eisenbahnnetzes in Verbindung mit einem oder zwei großen Rangierbahnhöfen der Vorteil des billigen Wassertransportes der Kohle, welcher durch die vielen Manipulationen, welche mit derselben bis zu deren Anlangen an der Verwendungsstelle nötig werden, gewiß sehr vermindert wird, aufgewogen werden.

Gewiß wird aber die Frage aufgeworfen werden, ja, wann soll den aber der Kanal, desen Herstellung gesetzlich gesichert und beschlossen ist, überhaupt gebaut werden? Diese Frage beantwortet sich ähnlich, wie die

Digitized by Google

Erbauung von Kanälen neben den Eisenbahnen in anderen Ländern, z. B. Deutschland usw. begründet wurde.

Die Kanäle wurden in Deutschland wo sie viel billiger herzustellen waren, erst dann erbaut, als die Bahnen bezüglich ihrer Leistungsfähigkeit erschöpft waren, und teils nicht imstande waren, minderwertige Massenfrachten zu den Selbstkosten zu führen.

Bis ein solcher Zeitpunkt in Österreich eintritt, dürfte leider noch ziemlich viel Zeit vergehen, da wir in der industriellen Entwicklung gegenüber Deutschland, bei aller Anerkennung der Leistungen unserer Industrien, doch noch bedeutend zurück sind.

Alle diese Erwägungen drängen zu dem Entschlusse, den Bau des Donau-Oder-Kanales vorläufig auf unbestimmte Zeit zu vertagen.

Es ist zwar gewiß mißlich, zugeben zu müssen, daß das Studium des Kanalprojektes zu diesen Erwägungen geführt hat und daß trotzdem sowohl das Bauprojekt, als auch das Betriebsprogramm mit allen Betriebseinrichtungen noch nicht völlig ausgereift ist.

Das ist aber fachmännisch sehr leicht zu begreifen. Für solche gewaltige technische Werke lassen sich die technischen Unterlagen nicht aus dem Boden stampfen, sondern benötigen jahrelange Zeit. Auch ist zu berücksichtigen, daß das Gesetz für die Wasserstraßen und Flußregulierungen in überhasteter Weise seinerzeit aus politischen Gründen geschaffen wurde und daß deshalb die generellen technischen Unterlagen sich als ungenügend herausstellen mußten. Erst das genauere Studium konnte die Erkenntnis von den großen Schwierigkeiten und den enormen Kosten dieses Werkes bringen, welche zur Vertagung des Kanalbaues führt. Und deshalb erfüllt die Regierung nur ihre Pflicht, wenn sie dieselbe verlangt.

Dagegen wäre jener Teil des Wasserstraßengesetzes, welcher die Flußregulierungen betrifft, insbesonders auch die March- und Thayaregulierung vollständig durchzuführen, da diese Maßnahmen doch den Ländern und Anrainern zu großen Vorteilen gereichen, welche ihnen doch auch zukommen sollten, wenn sie schon vorläufig auf den Kanal verzichten müssen.

Diese Flußregulierungen, zu welchen auch die für den Kanal projektierten Stauwasserbecken gehören, werden die Landwirtschaft nicht nur vor den Wasserschäden, Überschwemmungen usw. schützen, sondern bieten ihnen auch Gelegenheit ausgedehnte Bewässerungsanlagen zur Hebung des Ertrags ihrer Grundstücke zu schaffen.

Auch dürften noch Wasserkräfte erübrigt werden, welche teilweise der Industrie förderlich sein würden. Dem zunächst an dem projektierten Kanal angrenzenden Teile der Bevölkerung kann also für die Unterlassung des Kanales reichliche Entschädigung geboten werden.

Das Kanalprojekt wäre aber dennoch weiter zu studieren, um über alle Bau- und Betriebsverhältnisse ein völlig erschöpfendes Urteil zu gewinnen.

Die bereits gesetzlich genehmigten großen Geldbeträge für den Kanalbau wären also im ganzen Reiche zur Herstellung von Lokal- und Schleppbahnen zu verwenden und hiefür ein Bauprogramm aufzustellen, auch könnten notleidende Lokalbahnen vom Staate übernommen werden, durch welche beide Maßnahmen auch manche Landesfinanzen von ihrer Not mindestens teilweise entlastet würden.

Nimmt man an, daß alle Kanal- und Flußregulierungen nur den Betrag, der in der Regierungsvorlage angegeben ist, das ist mindestens 750 Millionen Kronen, kosten werden, und das für letztere 350 Millionen erforderlich sind, so würden 400 Millionen Kronen für den Bau von Lokal- und Schleppbahnen zur Verfügung stehen und könnten somit, den Kilometerpreis dieser Bahnen mit 100.000 Kronen angenommen 3000 bis 4000 *km* solcher Bahnen gebaut werden.

Die Durchführung eines solchen wirklich großzügigen Eisenbahnbauprogrammes in den verschiedenen Teilen des Reiches muß nicht nur auf die Bevölkerung, sondern auch auf viel zahlreichere Industrien und Berufskreise mehr befruchtend einwirken, als der Bau eines Kanales einwirken kann; denn z. B. die Eisenindustrie, der Bergbau und alles was dazu gehört, wird jedenfalls bei Eisenbahnbauten, wo Schienen, eiserne Brücken, Lokomotive etc. etc. in großer Menge erforderlich sind, mehr Beschäftigung finden, als beim Baue einer gleichlangen Kanalstrecke.

Durch die Verteilung eines so großen Lokalbahnnetzes auf das ganze Reich kann fast in jeden Winkel desselben Geldverdienst gelangen und die Existenzbedingungen zahlreicher Staatsbürger gehoben werden.

Eine solche Maßnahme wäre deshalb von großem Segen für das ganze Reich.

Ein herzhafter Entschluß hiezu würde, als in das sechzigste Jahr, in das Jubiläumsjahr der glorreichen Regierung Sr. Majestät unseres inniggeliebten Herrn und Kaisers fallend, ein dauerndes Andenken an dasselbe in den Herzen aller Österreicher bilden.

Mögen diese gewiß in tunlichst objektiver Weise gehaltenen Ausführungen zur richtigen Erkenntnis über die Kanalfrage in Österreich beitragen.

Wien im März 1908.

Durchgehende Bremsen bei Güterzügen.

Von J. Rihosek, k. k. Baurat.

Auszug aus dem am 10. März im Club der Eisenbahn-Beamten gehaltenen Vortrag.

Die Forderung eines rascheren Verkehres der Güterzüge zur Erzielung eines schnelleren Umlaufes der Güterwagen behufs besserer Ausnützung derselben und Milderung der Wagennot bei anwachsendem Verkehr und nicht in letzter Linie das Verlangen nach Erhöhung der Betriebssicherheit drängt zur Lösung der Frage der Einführung einer durchgehenden Bremse bei Güterzügen. Unternommene Versuche mit den heute für Personen- und Schnellzüge verwendeten Bremssystemen, wie Westinghouse-, Knorr- und automatische Vakuumschnellbremse, an langen Zügen haben gezeigt, daß dieselben bei Zügen bis zirka 300 *m* Länge noch stoßloses Bremsen ermöglichen. Bei Zugslängen jedoch, wie sie bei Güterzügen

Digitized by Google

vorkommen, treten bei Schnellbremsungen, welche den Zug auf die möglichst kürzeste Distanz zum Halten bringen sollen, heftige Stöße auf oder es reißt dabei die Zugvorrichtung an einer oder auch mehreren Stellen im Zuge. Der Grund hiefür ist der, daß bei den bisher verwendeten Bremssystemen die Fahrzeuge im vorderen Teile des Zuges früher vollgebremst werden als im rückwärtigen, was bewirkt, daß die hinteren, später gebremsten Wagen auf die vorderen auflaufen und



Fig. 1.

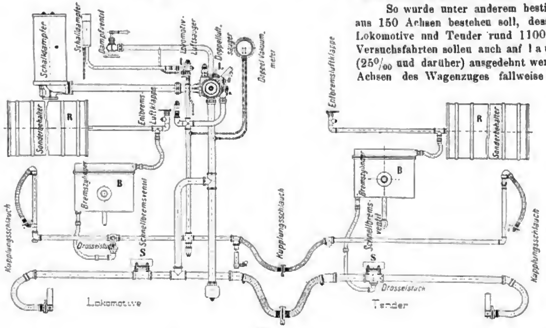


Fig. 2.

daher die Bufferfedern mehr oder weniger stark zusammenpressen. Wird dabei das Bufferspiel ganz ausgenützt, so entstehen harte, unelastische Stöße, schnellen die Wagen jedoch infolge Reaktionswirkungen der Bufferfedern auseinander, so reißt die Zugvorrichtung. Zur Beseitigung dieser Anstände mußte getrachtet werden, die bestehenden Bremssysteme derart zu verbessern, daß dieselben sich auch für lange Güterzüge vollkommen eignen. Da die Einführung einer durchgehenden Bremse bei Güterzügen nur dann verwirklicht werden kann, wenn die normalspurigen Eisenbahnen Europas ein einheitliches Bremssystem annehmen, so hat der Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen einen Unter-Ausschuß eingesetzt, dem die Aufgabe übertragen wurde, durch Versuche festzustellen, welches Bremssystem sich zur Einführung als einheitliche Güterzugsbremse auch für die schwierigsten Verhältnisse auf Gebirgsstrecken am besten eignen würde. Dieser Unter-Ausschuß setzt sich aus folgenden Bahnverwaltungen zusammen:

Pfalzbahn, Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen, kgl. preußische, sächsische, bayerische und ungarische Staatsbahnen, k. k. Eisenbahnministerium und österr. ung. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Es haben von diesen Bahnverwaltungen bis jetzt Versuche durchgeführt: Mit der Westinghouse-Schnellbremse die kgl. bayerischen Staatsbahnen, die Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen und die kgl. ung. Staatsbahnen in den Jahren 1903 und 1904, mit der Knorr-Bremse, einer Abart der Westinghouse-Bremse, die kgl. preußischen Staatsbahnen im Jahre 1905. Alle diese Versuche fielen nicht günstig aus, da Stöße und Zugstrennungen bei denselben vorkamen. Erheblich günstigere Ergebnisse erzielte die Pfalzbahn mit ihrem Probezug im Oktober 1905, der mit der Zweikammer-Carpenter-Bremse ausgerüstet war.

Die angeführten Versuchsfahrten fanden nur auf Flach- oder Hügellandstrecken mit Gefällen bis 16‰ statt. Der längste Zug bestand aus 60 zweiachsigen Wagen, von welchen höchstens die Hälfte gebremst wurde.

Im Mai 1906 stellte der genannte Unter-Ausschuß in einer Sitzung zu Riva am Gardasee ein neues Programm auf, welches den im Eisenbahnbetriebe vorkommenden schwierigsten Verhältnissen angepaßt wurde.

So wurde unter anderem bestimmt, daß der Versuchszug aus 150 Achsen bestehen soll, dessen Gewicht ausschließlich Lokomotive und Tender rund 1100 *t* zu betragen hätte. Die Versuchsfahrten sollen auch auf lange und steile Gefälle (25‰ und darüber) ausgedehnt werden, und es sind sämtliche Achsen des Wagenzuges fallweise zu bremsen, da bei stark abgebremsten Zügen am ehesten Stöße und Zugstrennungen zu erwarten sind.

Dem Eisenbahnministerium war es möglich, schon im Oktober desselben Jahres dem Unter-Ausschuß Probefahrten nach diesem neuen Programme mit einem aus 70 Kohlenwagen von 20 *t* Tragfähigkeit und fünf Personenwagen der Wiener Stadtbahn bestehenden Zuge vorzuführen, welcher mit einer abgeänderten automatischen Vakuum-Schnellbremse ausgerüstet war, die aus einer großen Reihe von im Vereine mit der General-Repräsentanz der Vakuum-Bremsen-Gesellschaft in Wien durchgeführten Versuchen entstanden ist. Diese mit dem Namen: „Automatische Vakuum-Güterzugsbremse" bezeichnete Bremsbauart unterscheidet sich in der Ausrüstung der Lokomotiven, Tender und Wagen nicht von der für Personen- und Schnellzüge in Österreich angenommenen automatischen Vakuum-Schnellbremse, Bauart 1902. Nur die Arbeitsweise ist bei dieser neuen Bauart eine andere, da

Digitized by Google

bei ihr zum Zwecke der früheren Vollbremsung der letzten Wagen im Vergleiche zu jenen in der Mitte des Zuges befindlichen und daher zur Verhütung des als schädlich erkannten Nachschiebens des rückwärtigen Zugteils auf den vorderen, ein tragbares S c h l u ß v e n t i l angewendet wird, welches wie z. B. die Schlußsignallaternen einen Teil der Zugausrüstung bildet. Die Art und Weise der Anbringung dieses Ventiles am letzten Bremswagen zeigt Fig. 1.

Während bei der Personenzugsbremse die vom Lokomotivführer eingeleitete Schnellbremsung den unmittelbaren Eintritt der Vollbremsung des Zuges bewirkt, folgt bei der Güterzugsbremse auf die Einleitung der Schnellbremsung, welche von

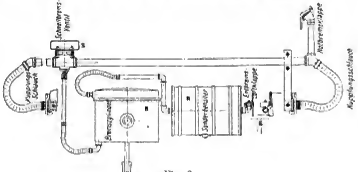


Fig. 3.

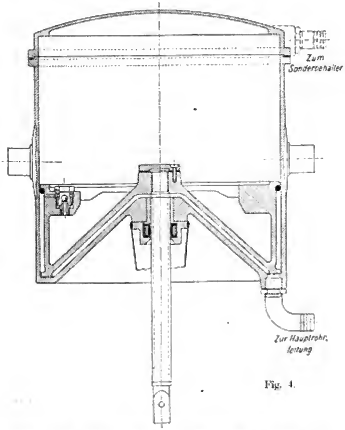


Fig. 4.

vorne nach rückwärts sich mit einer Geschwindigkeit von rund 360 *m* pro Sekunde fortpflanzt, vorerst eine Vorbremsung auf zirka halbe Bremskraft, dann eine durch das Schlußventil bewirkte Schnellwirkung von r ü c k w ä r t s nach vorne (Rückschnellbremsung) und hierauf erst die Vollbremsung. Das Schlußventil dient ferner dazu, dem Lokomotivführer bei der Bremsprobe in verläßlicher Weise anzuzeigen, daß die durch-

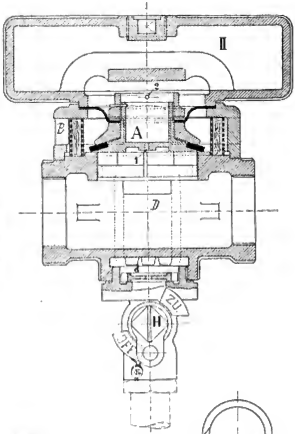


Fig. 5.

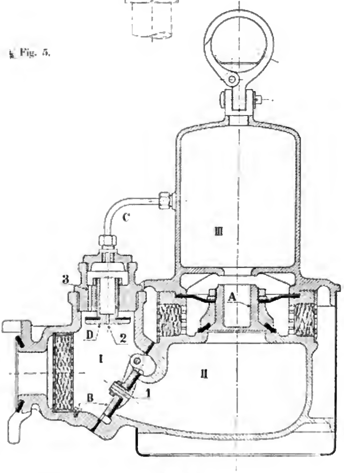


Fig. 6.

Digitized by Google

gehende Hauptrohrleitung bis an das Ende des Zuges gekuppelt ist, und daß die Bremse richtig arbeitet.

Die bisher mit dieser Bremse durchgeführten Versuche haben in jeder Richtung äußerst günstige Ergebnisse gezeitigt, die volle Anerkennung bei den Fachmännern gefunden haben.

Im Oktober 1906 fanden die offiziellen Versuche vor dem Unter-Ausschuß und vor zahlreichen Vertretern österr. und ung. Bahnverwaltungen auf den Strecken Sigmundsherberg—Tulln, Absdorf—Hadersdorf und Sigmundsherberg—Horn—Hadersdorf statt, auf welchen Strecken neben langen Horizontalen Gefälle von 10°/₀₀ und 21°/₀₀ vorkommen. Im folgenden Winter 1906/07 wurde der Zug zum Verführen von Regiekohlen in Galizien verwendet, wobei sich die durchgehende Bremse, trotz der sehr frost- und schneereichen Witterung, auf das beste bewährte. Im April 1907 wurde der Probezug auf den Arlberg gebracht, wo Ende Mai abermals offizielle Probefahrten stattfanden, an welchen abwechselnd Vertreter österr. und ung. Bahnverwaltungen, dann der Unter-Ausschuß und zum Schlusse eine große Gesellschaft von Vertretern der verschiedensten Staaten und Eisenbahnverwaltungen Europas teilnahmen. Diese auf der im Durchschnitt 30°/₀₀ Gefälle aufweisenden Arlbergstrecke (Langen—Bludenz) durchgeführten Versuche haben bei den Teilnehmern einen äußerst günstigen Eindruck hinterlassen.

Seit August 1907 bis März 1908 stand der Probezug abermals mit bestem Erfolge in Galizien für Regiekohlentransporte in Verwendung.

Nach Muster der österreichischen Versuche führten die kgl. ungarischen Staatsbahnen im Juli 1907 auf der Strecke Preßburg—Neuhäusel im September 1907 auf der Fiumaner Strecke, die Gefälle von 25°/₀₀ aufweist, dem Unter-Ausschuß einen Zug vor, der mit einer abgeänderten Westinghouse-Schnellbremse ausgerüstet war. Auf der Preßburger Strecke betrug die Zuglänge 152 Achsen, auf der Fiumaner Strecke nur 100 Achsen. Die Versuchsergebnisse waren, was das stoßlose Anhalten betrifft, günstig. Die Bremswege waren jedoch länger als bei der österreichischen Bremse und auf den steilen Gefällen zeigte sich abermals die mindere Eignung der Westinghouse-Schnellbremse für Gebirgsstrecken.

Im Laufe dieses Jahres ist eine Fortsetzung oder Beendigung der Versuchsfahrten des Eisenbahn-Ministeriums, der kgl. ungarischen und preußischen Staatsbahnen und der Pfalzbahn zu erwarten. Auch außerhalb des Vereines stehende Bahnverwaltungen beabsichtigen zur Klärung der Güterzugsbremsfrage eingehende Probefahrten auszuführen.

CHRONIK.

Verkehr und Einnahmen der k. k. österr. Staatsbahnen im März 1908.

I. Eigene und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen.

(Betriebslänge 10.622 *km* 1908 und 1907.)

Befördert wurden im Gebiete der älteren Staatsbahndirektionen 4,072.900 Personen und 3,524.900 *t* Güter; eingenommen wurden hiefür K 5,745.500 bezw. K 19,586.800, zusammen K 25,332.300 (+ K 464.874 gegen März 1907). Im Bereiche der k. k. Nordbahndirektion wurden 1,115.100 Personen und 1,727.100 *t* Güter befördert; die Einnahmen betrugen K 1,493.100 bezw. K 8,651.100, zusammen K 10,144.200 (+ K 760.500 gegen März 1907).

Nach der provisorischen Ermittlung betrugen im Monate 1908 die Transporteinnahmen der

Westlichen Staatsbahnen

im Personenverkehre K 3,709.200 (3,047.600 Reisende), im Güterverkehre K 13,749.300 (2,788.600 *t*), jene der

Östlichen Staatsbahnen

im Personenverkehre K 2,036.300 (1,025.300 Reisende), im Güterverkehre K 5,837.500 (736.300 *t*). auf den staatlichen Linien der

Nordbahn

im Personenverkehre K 1,493.100 (1,115.100 Reisende), im Güterverkehre K 8,651.100 (1,727.100 *t*).

Im Vergleiche zum definitiven Erfolge desselben Monats im Vorjahre ergab sich bei den älteren Staatsbahnen im Personenverkehre eine Mehreinnahme von K 166.466 (+ 84.800 Reisende), im Güterverkehre eine solche von K 298.408 (+ 124.700 *t*). An der Mehreinnahme des Personenverkehres sind die

Westlichen Staatsbahnen

mit K 25.978 (+ 31.400 Reisende), die

Östlichen

mit K 140.488 (+ 53.400 Reisende) beteiligt. Von den Mehrergebnissen des Güterverkehrs entfallen K 294.318 (+ 108.500 *t*) auf das

Westliche

und K 4090 (+ 16.200 *t*) auf das

Östliche Staatsbahnnetz.

Die staatlichen Nordbahnlinien weisen im Personenverkehre einen Ausfall von K 114.742 (— 115.000 Reisende), im Güterverkehre dagegen eine Zunahme um K 883.242 (+ 138.200 *t*) aus.

Hinsichtlich des Personenverkehrs ist die verhältnismäßig schwache Mehreinnahme der Westlichen Staatsbahnen, wie der nicht unbeträchtliche Ausfall auf den Nordbahnlinien in erster Reihe darauf zurückzuführen, daß der Osterverkehr im Vorjahre bereits der Einnahme des Monats März zugute kam, während diese Feiertage im laufenden Jahre erst in den Monat April fallen. Die Mehreinnahme aus dem Personenverkehre der Östlichen Staatsbahnen erwuchs hauptsächlich aus der stärkeren Beförderung von Arbeitern.

Im Güterverkehre resultiert die ausgewiesene Mehreinnahme der Westlichen Staatsbahnen zumeist aus der Beförderung von Kohle, Holz, Baumaterialien und Getreide, auf den Nordbahnlinien hauptsächlich aus der Verkehrszunahme in den Artikeln Kohle, Erze und Schlacken, Zucker und Holz.

Nach den nunmehr vorliegenden definitiven Buchungen der Ergebnisse des Monats Dezember 1907 stellte sich die Gesamteinnahme der älteren Staatsbahnen im Jahre 1907 auf K 317,929.994 (+ K 23,615.927), jene der Nordbahn auf K 114,744.208 (+ K 9,890.085).

II. Wiener Stadtbahn (Betriebslänge 38 *km*).

Befördert wurden 2,450.000 Personen und 55.000 *t* Güter, eingenommen K 380.000 bezw. K 110.000, zusammen K 490.000 (— K 13.709 gegen März 1907).

Nach der provisorischen Ermittlung der Transporteinnahmen der Wiener Stadtbahn blieb der Personenverkehr infolge des Umstandes, daß die Osterfeiertage heuer erst in den Monat April fallen, während die Einnahmen aus dem Osterverkehre im Vorjahre bereits im Monate März zum Ausdrucke kamen, um K 24.880 (— 100.000 Reisende) zurück, während sich im Güterverkehre eine Mehreinnahme von K 11.171 (+ 5000 *t*) ergab.

Auf Grund der definitiven Buchungen der Transporteinnahmen des Monats Dezember 1907 ergibt sich für das Jahr 1907 eine Gesamteinnahme der Wiener Stadtbahn von K 5,357.306.

Ergebnisse der Krankenkassen der österreichischen Privatbahnen im Jahre 1906. Der Zusammenstellung der vom k. k. Eisenbahnministerium überprüften finanziellen Ergebnisse der Betriebskrankenkassen der öster-

Digitized by Google

reichischen Privateisenbahnen für das Jahr 1906 zufolge betrug die Anzahl der am Schlusse des Vorjahres bei den österreichischen Privateisenbahnen bestandenen Betriebskrankenkassen 29 und hat sich im Laufe des Jahres 1906 um drei Kassen vermindert. Die Verminderung betrifft die Krankenkasse der Bozen-Meraner Bahn, dann jene der Mühlkreis- und Kremstal-Bahn, welche mit der Krankenkasse der k. k. österreichischen Staatsbahnen vereinigt wurden. Die Gebarungsresultate des Berichtsjahres sind abermals als sehr günstig zu bezeichnen, da der Überschuß aller 26 Kassen K 218.928 beträgt, während er im Jahre 1905 nur K 190.234 ausmachte. Die Gesamteinnahmen betrugen K 3,242.345 (gegen K 2,998.812). Von diesen Gesamteinnahmen entfielen auf: Mitgliederbeiträge K 2,054.044, Beiträge der Arbeitgeber K 1,014.431, sonstige Einnahmen K 12.349 und Zinsen K 161.519. Die Mitgliederzahl der Kassen betrug 110.589 am Schlusse des Jahres 1906 (gegen 107.345 am Ende des Jahres 1905), wodurch sich im Zusammenhalte mit der Steigerung der Gehalte und Löhne die erhebliche Zunahme der Beiträge (+ K 160.000) erklärt. Die Gesamtausgaben beziffern sich mit K 3,023.416 (gegen K 2,808.578). Davon entfielen auf: Krankengeld und Entbindungskosten für weibliche Mitglieder K 1,624.936, Kosten der Ärzte und Krankenkontrolle K 468.067, Medikamente und Heilmittel K 444.865, Spitalkosten K 148.567, Beerdigungskosten K 107.521, Verwaltungskosten K 12.156, sonstige Ausgaben K 185.166, Kursverluste K 32.135, zusammen K 3,023.416. Von den Gesamtausgaben kamen für die Leistungen an die Kassenmitglieder und deren Familienangehörige K 2,972.324 in Verwendung, wogegen die Beiträge der Mitglieder sich wie vorerwähnt nur auf K 2,054.044 bezifferten, sohin nur 69·1% der seitens der Kassen gemachten Ausgaben für reelle Leistungen betrugen. Die Krankengelder und die Entbindungskosten für weibliche Mitglieder beliefen sich im Jahre 1906 auf K 1,624.936. Die Zunahme dieser Kosten findet die Begründung in der Steigerung der Krankheitsfälle und der bezahlten Krankentage, was zum Teile auch auf die Erhöhung des Mitgliederstandes zurückgeführt werden muß. Hervorzuheben ist auch, daß die Leistungen für die Familienangehörigen der Kassenmitglieder von Jahr zu Jahr steigen. Diese Leistungen erforderten im Berichtsjahre K 394.726 (gegen K 391.631 im Jahre 1905) und nahmen sohin 12·1% der Gesamteinnahmen bezw. 13·9% der Gesamtausgaben in Anspruch. Der Stand des Reservefonds, der am Schlusse des Jahres 1905 mit K 3,937.729 nachgewiesen wurde, betrug mit Ende des Berichtsjahres K 4,156.658.

Schulverein für Beamtentöchter. Stipendien und Freiplätze des Schulvereines für Beamtentöchter für den Besuch von Unterrichtsanstalten in Wien und den Kronländern, dann Aufnahme in das „Beamtentöchterheim". Der Schulverein für Beamtentöchter hat im Sinne seiner Statuten einen Betrag zur Erteilung von Handstipendien, Unterrichtsbeiträgen, beziehungsweise Lehrmittelbeiträgen zum Besuche der höheren Bildungsanstalten in Wien und in den Kronländern für das Schuljahr 1908/09 an Töchter von mittellosen Beamten oder deren Waisen bestimmt. Ferner gelangen eine Reihe von Freiplätzen und halben Freiplätzen in den vom Vereine errichteten Instituten und Fachkursen, und zwar: in dem „öffentlichen Mädchenlyzeum", in der „öffentlichen Handelsschule", im „Vorbereitungskurse für die staatliche Lehramtsprüfung aus dem Französischen", im „französischen Konservationskurse" und im „Kurse für Zeichnen und Malen" sowie in 43 dem Schulvereine für Beamtentöchter zur Verfügung stehenden Erziehungsanstalten, Fachschulen, Industrieschulen und Sprachschulen Wiens zur Verleihung. Die Benefizien dieser Freiplätze und halben Freiplätze erstrecken sich jedoch nur auf den freien Unterricht, keineswegs aber auch auf freie Kost und Verpflegung. Schließlich werden eine Anzahl von freiwerdenden Plätzen im „Beamtentöchterheim" verliehen, welches bestimmt ist, jungen Beamtentöchtern aus der Provinz eine Stätte der Unterkunft, der Pflege und sorgsamen Aufsicht zu bieten, ihnen den Besuch von weiblichen Unterrichtsanstalten zu ermöglichen und während dieser Zeit das Elternhaus tunlichst zu ersetzen. Das Kostgeld für die Zöglinge des Töchterheims beträgt monatlich K 100, kann jedoch in berücksichtigungswerten Fällen auf K 50 herabgesetzt werden. Gesuche sind auf der bei den Vereinsschuldienern erhältlichen Drucksorte (à 6 h) bei genauester Beachtung sämtlicher Rubriken und Anmerkungen zu verfassen und, mit den vorgeschriebenen Beilagen belegt, an das Präsidium des Schulvereines für Beamtentöchter, Wien VIII/1, Langegasse 47, zu richten. Auskünfte jeder Art werden in der Vereinskanzlei VIII/1, Langegasse 47, erteilt.

Errichtung einer Tennissektion im Verschönerungsverein von Ober-St. Veit*). (Vereinskanzlei: Westendsportplatz, Ober-St. Veit XIII/7, gegenüber der Hietzinger Hauptstraße 122.) Der Verschönerungsverein von Ober-St. Veit hat zur Hebung des gesellschaftlichen Lebens und in Betätigung des Interesses für die Pflege aller Sportzweige, namentlich des eleganten Tennissports, den Westendsportplatz in herrlicher, landschaftlicher Lage an den Abhängen der Ober-St. Veiter Berge, umgeben von Wiesen, staubfrei, in der besten Wienerwaldluft, leicht erreichbar mit allen Verkehrsmitteln, angelegt. Um nun in Ober-St. Veit ein Sportzentrum zu schaffen, in welchem dieses edle Bewegungsspiel wirklich sportmäßig betrieben wird, um ferner allen Vereinsmitgliedern Gelegenheit zu geben, das Tennisspiel zu erlernen und sich darin zu vervollkommnen, wird beabsichtigt, in diesem Verein eine eigene Tennissektion ins Leben zu rufen. Es ergeht mithin an alle Sportliebenden ohne Unterschied ob dieselben Mitglieder des Verschönerungsvereines sind oder nicht, die Einladung, sich an der Gründung dieser Sektion durch Beitritt zu beteiligen und im eigenen Bekanntenkreise für diese Institution Anhänger und Freunde zu werben. Durch den Beitritt zur Tenissektion erwirbt jedes Mitglied das Recht, auf den zur ausschließlichen Benützung der Sektion reservierten Spielplätzen, ohne an bestimmte Tage oder Spielstunden gebunden zu sein, den Tennissport nach Wunsch auch unter Leitung eines angestellten Trainers ausüben zu können. Der Saisonbeitrag pro Person dürfte sich auf höchstens K 40 stellen und sonach ungefähr dem derzeitigen Mietpreise eines Platzes für zwei Stunden an einem Tage der Woche entsprechen, so daß die Zugehörigkeit zur Sektion nebst einer bedeutenden Verbilligung der auch in gesundheitlicher Beziehung empfehlenswerten Sportbetätigung, die oft schwierige Zusammenstellung einer Gesellschaftpartie entbehrlich macht und Gelegenheit bietet, jede freie Stunde der Ausübung des Tennisspieles zu widmen. Es muß wohl nicht besonders hervorgehoben werden, welche Vorteile es bietet, unabhängig von einer fixen Zeitmiete und oft unverläßlichen Partnern eine sichere Gewähr zu haben, jederzeit gleichwertige Spieler aller Klassen am Platze zu treffen, sich nach freier Wahl seine Gegner aussuchen und in edlem Wetteifer seine Kräfte mit ihnen messen zu können. Nach Einlangen der deutlich ausgefüllten Beitrittserklärungen, welche bis längstens 20. Mai d. J. an den Verschönerungsverein von Ober-St. Veit in Wien XIII/7, eingesendet werden wollen, wird sofort die Einladung zur Konstituierung der Tennissektion, welche sich auch die Veranstaltung von Tournieren zur Aufgabe machen soll, ergehen, damit bei Eintritt günstiger Witterungsverhältnisse sogleich mit dem Spiele begonnen werden kann. Die Vermietung von

*) Der Ober-St. Veiter Verschönerungsverein gewährt den Clubmitgliedern Begünstigungen (siehe Beg.-Verz. Seite 31.)

Digitized by Google

Plätzen, deren im ganzen 12 zur Verfügung stehen, an Gesellschaftspartien erfolgt in der Reihenfolge der Anmeldungen, jedoch nur hinsichtlich der von der Tennissektion nicht in Anspruch genommenen Spielfelder. Für Offiziere und Schüler ist eine 50% Ermäßigung des Mitgliedsbeitrages in Aussicht genommen. Für zweckentsprechende Garderoberäume und Aufstellung eines Büffetts sowie Beschaffung preiswerter Spielutensilien wird Vorsorge getroffen werden.

LITERATUR.

A. Hartlebens Statistische Tabelle über alle Staaten der Erde. XVI. Jahrgang 1908. Ein großes Tableau (70/100 *cm*). Gefalzt 60 h.

Diese Tabelle liefert ein getreues Spiegelbild der statistischen Verhältnisse aller Staaten der Erde in der Gegenwart und es wird sich kaum ein Fall ergeben, in dem sie den Leser in bezug auf einen gewünschten Aufschluß im Stiche ließe. Wir können sie nur bestens empfehlen.

Die Eisenbahntechnik der Gegenwart. Vierter Band: Abschnitt B und C: Stadtbahnen, Lokomotiven und Triebwagen für Schmalspur-, Förder-, Straßen- und Zahnradbahnen. Bearbeitet von Dr. Ing. O. Blum, Berlin; Rimrot, Berlin; v. Borries †, Berlin; Abt, Luzern. Mit 325 Abbildungen im Texte und 16 litographierten Tafeln. Wiesbaden C. W. Kreidels Verlag. 1907. (Preis: 12·60 Mark).

Die vorliegenden Abschnitte B und C des vierten Bandes der „Eisenbahntechnik der Gegenwart“ werden in allen Fachkreisen besonderes Interesse wecken; denn sie behandeln zwei der wichtigsten Gebiete eisenbahntechnischen Schaffens. Das stete Anwachsen des räumlichen Umfanges und der Bevölkerungszahl der Großstädte hat die Frage des Stadtbahnbaues zu ungeahnter volkswirtschaftlicher Bedeutung erhoben. Es verdient darum besondere Anerkennung, daß auch, insbesondere im Kapitel über verschiedene Arten der Stadtbahnen, deren Vorteile und Nachteile, wirtschaftliche Gesichtspunkte in den Kreis der Erörterungen gezogen sind. Die technische Seite des Stadtbahnbaues findet in den Kapiteln Linienführung, Bauart und Bauausführung, Stationsanlagen ausführliche Besprechung.

Besondere Schwierigkeiten bot die Bearbeitung des folgenden Abschnittes: „Betriebsmittel für die Schmalspur-, Förder- und Straßenbahnen“, da gerade sie Gegenstand eifriger bis in die allerletzte Zeit reichender Studien geworden sind und es daher nicht möglich war, ein abschließendes Bild des derzeitigen Standes zu geben. Besondere Sorgfalt hat Rimrott auf die Besprechung der Lokomotiven verwendet. Diesem Teile sind auch die bei Neuauflage des ersten Bandes „Lokomotiven der Gegenwart“ aus diesem eliminierten Kapitel über Zahnradlokomotiven eingefügt worden. In der Besprechung der Triebwagen, dieses Erzeugnis der neuesten Zeit, dessen Bedeutung für den Kleinbahnverkehr erst durch die systematisch durchgeführten Vergleichsversuche der österreichischen Staatsbahnen klargestellt wurde, hat Rimrott mit Recht den Weg kompilatorischer Tätigkeit betreten und hiedurch eine wertvolle, durch bildliche Darstellung unterstützte Übersicht geschaffen, die dem Leser insbesondere Einblick in den technischen Stand der Triebwagenfrage gewährt.

Das vorliegende Buch bildet einen schätzenswerten Abschnitt des großangelegten Werkes „Eisenbahntechnik der Gegenwart“.

Ing. J. F.

CLUB-NACHRICHTEN.

Zusammensetzung der Komitees für das Klubjahr 1908.

Administrationskomitee: Exzellenz Dr. v. Wittek (Obmann), Sektionschef Dr. Ritter v. Schonka (Obmann-Stellvertreter), Oberst Löbl, Zentral-Inspektor Dr. Scheiber, Direktor Arnold, Ober-Revident Handofsky, Revident Hlawatschek, Ober-Ingenieur Kriser, Bahnkommissär Dr. Leipen, Regierungsrat v. Loehr, Sekretär Mansch, Hofrat Proske, Zentral-Inspektor Reiber.

Finanzkomitee: Zentral-Inspektor Reiber (Obmann), Bahnkonzipist Dr. Grünebaum, Ober-Inspektor Guisolan, Ober-Revident Handofsky, Revident Hlawatschek, Oberstleutnant Konrady, Regierungsrat v. Loehr, Sekretär Mansch.

Redaktionskomitee: Regierungsrat v. Loehr (Obmann), Bahnkommissär Dr. Leipen (Obmann-Stellvertreter), Bahnkonzipist Dr. Grünebaum, Ober-Inspektor Guisolan, Ministerialrat Koestler, Ober-Ingenieur Kriser, Zentral-Inspektor Reiber, Maschinen-Oberkommissär Spitzer. Kooptiert: Revident Fleischner, Inspektor Hauler, B.-Sekr. Dr. Hilscher, Inspektor v. Merta, Bahnkommissär Dr. Weinberg.

Vortragskomitee: Direktor Arnold (Obmann), Inspektor Dr. Hauler (Obmann-Stellvertreter), Oberst Löbl, Ministerialrat Koestler, Oberstleutnant Konrady, Hofrat Proske, Revident Sellner, Ober-Inspektor Wilhelm, Bahnkonzipist von Wotawa. Kooptiert: Inspektor Dr. Hauler, Bahnkommissär Dr. Fröhlich.

Statutenkomitee: Zentral-Inspektor Dr. Scheiber (Obmann), Direktor Arnold, Hauptmann Bittner, Ober-Inspektor Guisolan, Regierungsrat v. Loehr, Zentral-Inspektor Reiber, Bahnkonzipist v. Wotowa. Kooptiert: Exzellenz Dr. Liharzik, Sektionschef Freiherr v. Buschman.

Benefizienkomitee: Hofrat Proske (Obmann), Revident Tanasig (Obmann-Stellvertreter), Ober-Inspektor Albrecht, Bahnkonzipist Dr. Grünebaum, Revident Sellner, Vorstand Woitischek, Bahnkonzipist v. Wotawa. Kooptiert: Ober-Revident Burger, Revident Fleischner, Revident Reiner, Revident Taussig.

Exkursions- und Geselligkeitskomitee: Sekretär Mansch (Obmann), Ober-Inspektor Wilhelm (Obmann-Stellvertreter), Hauptmann Bittner, Bahnkonzipist Dr. Grünebaum, Ober-Revident Handofsky, Oberstleutnant Konrady, Ober-Ingenieur Kriser, Bahnkommissär Dr. Leipen, Revident Sellner, Maschinen-Oberkommissär Spitzer, Vorstand Woitischek, Bahnkonzipist v. Wotawa. Kooptiert: Revident Fleischner, Hauptmann Haas, Inspektor Dr. Hauler, Assistent Nowak, Revident Reiner, Bahnsekretär Baron Rinaldini, Revident Rosenberg, Bahnkonzipist Dr. Scheiber, Bahnkonzipist v. Swoboda Freyborn.

Veränderungen im Mitgliederstande im Monate April 1908.

Gestorben ist:

Das wirkliche Mitglied, Herr Ing. Alois Wandruszka, Inspektor der k. k. österr. Staatsbahnen.

Ausgetreten sind:

Die Herren wirklichen Mitglieder: Edmund Fülhegyl, k. und k. Major, Eisenbahnlinien-Kommandant beim 6. Korps; Gedeon Bolla von Csáford-Jobbaháza und Moriz von Partyka, k. und k. Hauptleute, Zoltán Mödly und Alois Fabian, k. und k. Oberleutnants im Eisenbahnbureau des k. und k. Generalstabes; Dr. Max Hofmeister, Bahnkommissär im Eisenbahnministerium; Dr. Alfred Uhlik, Konzipist der k. k. österreichischen Staatsbahnen; Ernst Ritter von Kuh, Kontrollor der priv. österr.-ungar. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft.

Neu beigetreten sind:

Als wirkliche Mitglieder, die Herren: Hugo Hlawa, k. u. k. Rittmeister im Uhlanen-Regiment Nr. 8 im Eisenbahnbureau des k. und k. Generalstabes; Franz Hornung, Inspektor und Abteilungs-Vorstand-Stellvertreter und Dr. Leo Mautner, Bahnkommissär der k. k. Nordbahndirektion; Josef Traxler, Ober-Inspektor und Robert Halberstadt, Adjunkt der priv. österr.-ungar. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft.

Stand mit Ende April 1908: 2 Ehrenmitglieder, 615 wirkliche, 37 unterstützende und 3 korrespondierende Mitglieder.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten. Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hilscher. Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

Elbeumschlagsverkehr mit Österreich, Ungarn, Westösterreich, Galizien, der Bukowina und Südwestrußland.

Berichtigung einer Kundmachung.

Die Überschrift der im Verordnungsblatt Nr. 37 vom 2. April 1908, Seite 1067, P. 658, enthaltenen Kundmachung hat wie folgt zu lauten: „Tarifierung der Artikel Kalksalpeter und Kalk, phosphorsaurer, letzterer zu Futterzwecken."

Ferner ist in der fünften Zeile der zitierten Kundmachung hinter phosphorsaurer das Wort „letzterer" einzuschalten.

K. k. priv. österreichische Nordwestbahn
als geschäftsführende Verwaltung.

K. k. Staatsbahndirektion Wien.

Abänderung der Bezeichnung der Station Wocheiner Feistritz.

Vom 1. Mai 1908 an wird die bisherige Bezeichnung der in der Strecke Assling—Triest der k. k. Staatsbahn gelegenen Station Wocheiner-Feistritz in

Feistritz-Wocheinersee

abgeändert.

Privilegierte österreichisch-ungarische Staats-Eisenbahn-Gesellschaft.

Einladung

zur dreiundfünfzigsten ordentlichen General-Versammlung der stimmberechtigten Aktionäre der privilegierten österreichisch-ungarischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft am 26. Mai 1908.

Die Herren Aktionäre werden hiemit zu der auf Grund des § 35 der Statuten anberaumten dreiundfünfzigsten ordentlichen General-Versammlung, welche Dienstag, den 26. Mai 1908, um 4 Uhr nachmittags in Wien, im Administrationsgebäude der Gesellschaft, I. Schwarzenbergplatz 3, stattfinden wird, eingeladen.

Tagesordnung:

1. Genehmigung der Jahresrechnung und des Rechnungsabschlusses für das Jahr 1907 und Bestimmung über die Verwendung des Reinerträgnisses.
2. Teilweise Erneuerung des Verwaltungsrates.
3. Wahl eines Revisionsausschusses zur Prüfung der Rechnungen des Betriebsjahres 1908.

Wien, im April 1908.

Der vereinigte Verwaltungsrat.

(Nachdruck wird nicht honoriert.)

Ostdeutsch-Österreichischer Verband.

Einführung des Nachtrages IV zum Tarif Teil II, Heft 2, vom 1. August 1906.

Am 1. Juni 1908 tritt zu dem oben genannten Tarifhefte der Nachtrag IV in Kraft, der außer Erweiterungen einzelner Ausnahmetarife erhöhte und ermäßigte Frachtsätze des Klassentarifes und einzelner Ausnahmetarife im Verkehre mit Stationen der vormaligen Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der österr. Nordwestbahn und österr.-ung. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft, sowie auch neue Frachtsätze für Holz der Ausnahmetarife Nr. 3 A und 3 B im Verkehre mit Stationen der vorgenannten Eisenbahnen enthält.

Die durch den Nachtrag eintretenden Frachterhöhungen und Verkehrsbeschränkungen gelten erst vom 1. Juli 1908.

Exemplare des Nachtrages sind zum Preise von 40 h pro Stück bei den bekannten Dienststellen zu beziehen.

Österreichische Nordwestbahn
namens der Verbandsverwaltungen.

Pränumerations-Einladung

auf die

„Österreichische Eisenbahn-Zeitung"

Organ des „Club österreichischer Eisenbahn-Beamten".

Erscheint vom April bis Oktober am 1. und 15. jedes Monates, von November bis März jeden Montag.

Mit 1. März 1908 begann das II. Quartal des XXXI. Jahrganges dieser im In- und Auslande verbreiteten, vom „Club österreichischer Eisenbahn-Beamten" herausgegebenen Zeitschrift.

Die „Österreichische Eisenbahn-Zeitung" bringt in jeder Nummer einen Leitartikel über irgend einen zeitgemäßen Gegenstand technischen, juristischen, kommerziellen oder administrativen Inhaltes aus dem Gesamtgebiete des Eisenbahnwesens, immer von berufenen Fachmännern. Besondere Rücksicht wird auf alle Erfindungen, Neuerungen und Fortschritte in allen fachlichen Zweigen genommen und der Lauf der Eisenbahnpolitik in sachlicher, objektiver Weise dargestellt. Stehende Rubriken sind: die technische Rundschau, worin die neuesten eisenbahntechnischen Nachrichten aus allen Kulturländern gebracht werden, volkswirtschaftliche Rundschau, worin auf alle wichtigen Vorgänge und Bedürfnisse der heimischen Volkswirtschaft mit besonderem Hinweis auf die sich ergebenden tarifarischen und verkehrstechnischen Fragen aufmerksam gemacht wird, elektrische Bahnen, worin Neuerungen und Neuanlagen besprochen werden, dann die Chronik für Personalien und Miszellen, eine kompendiöse Besprechung aller fachliterarischen Erscheinungen und ein Abdruck der im „Club österreichischer Eisenbahn-Beamten" abgehaltenen fachlichen Original-Vorträge.

Die Mitglieder des „Club österreichischer Eisenbahn-Beamten" erhalten die Zeitung unentgeltlich.

Solange der Vorrat reicht, werden komplette Jahrgänge früheren Datums gebunden oder lose, zu bedeutend ermäßigten Preisen abgegeben.

Die „Österr. Eisenbahn-Zeitung" erscheint seit Beginn des XVII. Jahrganges in wesentlich vergrößertem Umfange und kostet inklusive Zusendung per Post

Für Österreich-Ungarn:		Für das Deutsche Reich:		Für das übrige Ausland.	
ganzjährig Kronen	16.—	ganzjährig . . Mark	16	ganzjährig . Francs	20
halbjährig „	8.—	halbjährig . . „	8	halbjährig . „	10

Die Administration. Wien, I. Eschenbachgasse 11, Mezzanin

Giltig ab 1. Mai 1908.

K. k. Österreichische Staatsbahnen.

Kürzeste Zugverbindungen:

Wien—Arlberg—Paris—Genf. [illegible]

Wien—Pontafel—Venedig—Rom und Mailand—Genua. [illegible]

Wien—Lemberg—Odessa—Kiew und Czernowitz—Bukarest—Constanza—Constantinopel. [illegible]

Wien—Köln—Brüssel—London. [illegible]

Wien—Prag. [illegible]

Wien—Eger—Cassel—(Köln)—Aachen. [illegible]

Stadtbureau der k. k. österr. Staatsbahnen in Wien, I., Wallfischgasse 15. [illegible]

Gültig im Mai 1908. K. k. Österreichische Staatsbahnen. Sommerdienst 1908.

Kürzeste Zugverbindungen

von **Wien, Prag** und **Karlsbad** nach

dem **Salzkammergute, Badgastein, Innsbruck, München** und **Bad Reichenhall sowie umgekehrt.**

Wien Wstb. ab	7 30 fr.	10 00 [illegible]	3 40 [illegible]	8 00 [illegible]		8 10 [illegible]	10 10 [illegible]
Prag F.J.B. „		7 00 fr.		[illegible]	[illegible]	[illegible]	
Karlsbad I.B. „		[illegible]		10 17 [illegible]	10 [illegible]	10 17 [illegible]	
Linz . . . . . „	11 20 [illegible]	1 33 [illegible]	7 43 [illegible]	10 41 [illegible]	10 41 [illegible]	11 50 [illegible]	3 15 [illegible]
Gmunden . . an	[illegible]	[illegible]	[illegible]				[illegible]
Bad Ischl „	[illegible]	[illegible]	10 27 „				[illegible]
Aussee „	[illegible]	[illegible]					[illegible]
Salzburg . . „	2 00 „	4 14 „	10 [illegible] „		1 35 [illegible]	2 05 [illegible]	6 45 [illegible]
Bad Reichenhall . . an	[illegible]	10 20 [illegible]	[illegible]				[illegible]
München „	[illegible]	7 [illegible]	[illegible]			10 20 fr.	10 13 „
Badgastein „	7 22 [illegible]	7 22 „	[illegible]	5 [illegible] fr.	5 [illegible] fr.		10 30 [illegible]
Innsbruck „	10 05 „	10 05 „	5 20 „	7 10 „	7 10 „		12 35 [illegible]

Innsbruck ab	3 15 [illegible]	6 35 [illegible]	6 [illegible]	10 50 [illegible]	7 40 fr.	7 40 fr.
Badgastein „	[illegible]	8 [illegible] „	[illegible] „		[illegible]	[illegible]
München „	[illegible]		10 [illegible] „		[illegible] „	10 03 [illegible]
Bad Reichenhall „	[illegible]		11 [illegible] „	[illegible]		[illegible]
Salzburg „	9 22 [illegible]	12 15 [illegible]	1 20 [illegible]	6 25 „	1 10 [illegible]	2 30 „
Aussee „	[illegible] „				[illegible]	10 [illegible] „
Bad Ischl „	[illegible] „				10 [illegible] „	[illegible] „
Gmunden „	10 [illegible] „				11 40 „	[illegible] „
Linz „	12 13 [illegible]		3 50 [illegible]	9 00 [illegible]	3 33 [illegible]	5 35 „
Karlsbad I.B. „			[illegible]		[illegible]	[illegible]
Prag F.J.B. „			11 00 [illegible]		[illegible]	[illegible]
Wien Wstb. „	6 00 fr.	6 30 fr.	7 30 fr.	12 51 [illegible]	7 10 „	9 20 [illegible]

[illegible]

Digitized by Google

Wilhelm Beck & Söhne
k. u. k. Hoflieferanten
Wien, VIII. Langegasse 1, Zentrale.
FILIALEN: Lemberg, Innsbruck, Sarajevo.
Uniformen, Uniformsorten
Kürschnerwaren und Kappen
für Eisenbahnen.
612

Österreichische
Siemens-Schuckert-Werke
Wien, XX/2. Engerthstraße 150.
Elektrische Beleuchtung 696
Elektrische Kraftübertragung
Elektrische Bahnen

Dynamomaschinen	Elektromotoren
Schaltapparate	Zähler
Installationsmaterial.	Bogenlampen.

Installationsbureau: VI/1 Mariahilferstraße Nr. 7.

Stefan v. Götz & Söhne
Wien und Budapest

Wien	Budapest
XX/1. Bez., Gießmanngasse 2.	b. Ganz & Co., Steinbrucherstr.
XX/1. Nordwestbahnstraße 53.	

Eisenbahn-Sicherungsanlagen
Bahnschranken mit und ohne Vorläutesicherung,
Zentralweichenstellungen
Signalanlagen, Industriegeleisesicherungen, Geleisesperrbäume, Wechselsperren, Sperrschuhe, Sicherungs- und Signaleinrichtungen aller Art für Eisenbahnen und Ausrüstung hiezu.
Rein pneumatische Niederdruck-Weichen und Signalstellung nach den Patenten der General Railway Signal Co., Buffalo und Rochester U.S.A. und der British Pneumatic Railway Signal Co., Ltd. London.
Werkzeuge und Gebrauchsartikel
für den
Bahnbau, Bahnerhaltungs-
und
Betriebsdienst
Berg- und Hüttenwesen
Bremsschuhe, Waggonschieber etc. Patent Büßing
Bremsschlitten Patent Schön.
Seuthe'sche Knall- und Lichtsignale
Telegramm-Adresse: Bahngötz Wien Telephon.
„A B C"-Code fünfte Ausgabe in Verwendung.
Telephon 21682 und 21683 Interurban. 637

Fabrik für
Eisenbahnsicherungsanlagen
Südbahn-Werk
Wien
X/3 Triesterstraße Nr. 40.
Telephon 8978.
Bahnschranken, Vorläutesicherungen, Schrankenantriebe. Zentral-Stellwerke, Blockapparate. Signale, Kontaktschienen, Fühlschienen, Sperrbäume. Wechselsperrschlösser. 436

C. Schember & Söhne
k. und k. Hof-Brückenwagen
und Maschinenfabrik
Wien, I. Akademiestrasse 4
empfehlen ihre Erzeugnisse in Lokomotiv-, Waggon-, Fuhrwerks-, Magazin- und Autom. Wagen sowie Wagen aller Art.

Siemens & Halske
Aktiengesellschaft Wien.
Werk: III. Hainburgerstraße Nr. 29.
Direktion: III. Apostelgasse Nr. 12.
Eisenbahn-Sicherungsanlagen. Schwachstromanlagen.
Telegraphen- und Telephonanlagen, Anlagen für drahtlose Telegraphie, Marine- und Gruben-Signalapparate, Minenzünder, Feuermelde-, Wächterkontroll- und Alarmanlagen, Wassermesser, Wasserstands-Fernmelder, Schalttafel-Meßinstrumente, Wissenschaftliche-, Laboratoriums- und Eicheinrichtungen, Elektromedizinische Apparate, Röntgen-Einrichtungen, Trockenelemente, nasse Elemente, Elemente für Momentbeleuchtung, S. & H.-Beutelelemente, Kabel- und Leitungsdrähte für Telephon- und Telegraphenzwecke. 603

Kraluper Mineralöl-Raffinerie
690
PRAG
liefert helle und dunkle Zylinderöle für Normal- und Heißdampf,
helle und dunkle Maschinenöle, Wagenachsenöle, Petroleum, Benzin, Fette etc. etc.

Darlehen!
Allgemeine Cautionsbank Aktiengesellschaft
General-Repräsentanz für Österreich:
WIEN, IV. Technikerstraße Nr. 5.

Die Allgemeine Cautionsbank gewährt an **Eisenbahnbeamte** Darlehen gegen Gehaltsvormerkung zu außerordentlich günstigen Bedingungen, u. zw.: 1. Die Bank fordert an Darlehenszinsen pro anno 6½%; selbstredend immer von der verbleibenden Restschuld. 2. Der Darlehenswerber hat sich hinsichtlich seines Gesundheitszustandes einer ärztlichen Untersuchung zu unterziehen. Die übliche teure Lebensversicherung wird jedoch nicht verlangt. Für den Fall des Ablebens des Darlehenswerbers erlischt die restierende Schuld, so daß den Erben keinerlei Verpflichtung auferlegt bleibt. Für diesen seitens der Bank gebotenen Vorteil ist alljährlich ein mäßiges Schadendeckungsentgelt, dessen Höhe sich nach dem Alter des Darlehenswerbers richtet, immer nur von der verbleibenden Restschuld zu bezahlen. 3. Die übliche Stellung der Bürgen kann gegen eine einmal zu entrichtende mäßige Zahlung unterbleiben. (3 Perzent der Darlehenssumme.) 4. Bei der Erteilung des Darlehens werden als einmalige Kosten die Barauslagen und 1 Perzent Bankprovision in Abrechnung gebracht.

Zu weiteren Informationen ist die Bank jederzeit bereit und stehen Antragsformulare zur Verfügung. 702

Für den Inseratenteil verantwortlich Annoncen-Expedition M. Pozsonyi, Wien, IX. Hörlgasse 5.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten.
Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hilscher.
Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

Redaktion und Administration:
WIEN, I. Eschenbachgasse 11.
Telephon Nr. 555.
Postsparkassen-Konto der Administration: Nr. 806.245.
Postsparkassen-Konto des Club: Nr. 850.698.
Beiträge werden nach dem vom Redaktions-Komitee festgesetzten Tarife honoriert.
Manuskripte werden nicht zurückgestellt.

ORGAN
des
Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

Erscheint von April bis Oktober am 1. und 15. jedes Monates
von November bis März jeden Montag.

Abonnement inkl. Postversendung
in Österreich-Ungarn:
Ganzjährig K 10. Halbjährig K 5.
Für das Deutsche Reich:
Ganzjährig Mk. 12. Halbjährig Mk. 6.
Im übrigen Auslande:
Ganzjährig Fr. 20 Halbjährig Fr. 10.
Bezugsstelle für den Buchhandel:
Spielhagen & Schurich in Wien.
Einzelne Nummern 30 Heller.
Offene Reklamationen portofrei.

Nº 17. Wien, den 1. Juni 1908. XXXI. Jahrgang.

Konkurs-Ausschreibung.

Der Ausschußrat des Club österreichischer Eisenbahn-Beamten beabsichtigt, mit 1. November 1908 die

Stelle eines Club-Sekretärs

neuerlich zu besetzen.

Mit dieser Stellung ist ein Jahresgehalt von K 1800, zahlbar in Monatsraten, verbunden. Die Geschäfte sind in der Regel innerhalb der Bureaustunden von 9 bis 12 Uhr vormittags und von 4 bis 7 Uhr nachmittags nach der hiefür bestehenden Geschäftsordnung zu besorgen.

Da mit den Geschäften des Club-Sekretärs auch Geldgebarungen verbunden sind, ist von dem Bewerber eine Kaution von K 2000 in pupillarsicheren Effekten zu erlegen. Die definitive Aufnahme erfolgt nach einer zufriedenstellenden zweimonatlichen mit 1. September laufenden Jahres anzutretenden Probe-Dienstleistung. Für die Probe-Dienstzeit wird dem Bewerber ein monatliches Honorar von K 100 vergütet.

Bewerber um diese Stelle wollen ihre entsprechend belegten, eigenhändig geschriebenen Offerte bis zum **15. Juni l. J.** an das **Präsidium des Club österreichischer Eisenbahn-Beamten I. Eschenbachgasse 11** richten. Es wird bemerkt, daß Bewerber aus dem Stande der nichtaktiven Eisenbahn-Beamten vor allen anderen berücksichtigt werden.

Felten & Guilleaume
Fabrik elektr. Kabel, Stahl- und Kupferwerke, Actien-Gesellschaft, Wien, X. Gudrunstraße 11.
Zug- u. Barrierendraht m. hoher Festigkeit, Stachelzaundraht u. s. w.
Drahtseile für Anfzug, Transmissionen, Schiebebühnen, Zugschranken, Stell- und Läutewerke.
Bogenlampen-Aufzug- und Tragseile.
Zug- und Leitseile für Eisenbahn-Trajekte.
Leitungsdrähte nach verschiedenster Art isoliert, für Installationszwecke.
Kabel für Telegraphie, Telephonie und elektrische Licht- und Kraftübertragung.
Hochspannungskabel mit Felten & Guilleaume-Papierisolation.
Blocksignalkabel. Trolley-Drähte. 498



PRÄZISIONS-UHREN
sowie alle anderen erdenklichen Sorten. Echte Glashütte, Omega, Badollett, Schaffhausen usw.
Jede Uhr ist mit Fabrikszertifikat und 5jähriger Garantie versehen.
Hunderte Anerkennungsschreiben
EUGEN DOLLINGER, Uhrmacher,
Wien, IV. Favoritenstraße Nr. 22.
Bei Barzahlungen 10 Prozent.
Illustrierte Preisliste gratis und franko.

Invert-Brenner bester Systeme
für Steinkohlen-, Öl- und Azetongas,
geeignet für Bahnhofs- und Waggonbeleuchtung.
Allgemeine Carbid- u. Acetylen-Gesellschaft Franz Krückl & Co., Wien.
Fabrik: Möllersdorf b. Wien. Bureaux: Wien, VI. Köstlergasse 5.
Telephon 9040 und 1180.

Leopolder & Sohn
Wien, III/1 Erdbergstraße 52.
Leipzig-Schleussig, Seumestraße 86.
Fabrik für Telegraphen-Apparate, Telephone und Telephon-Zentral-Umschalter, elektrische Stations-Deckungssignale und Bahnwächter-Läutewerke für Eisenbahnen, Telegraphen-Batterien und Leitungsmateriale, Wassermesser eigenen Patentes für städtische Wasserwerke, Bierbrauereien und Maschinenfabriken. 564
Alle Telephon- und Telegraphen-Einrichtungen werden prompt ausgeführt und Voranschläge **kostenfrei** ausgearbeitet.

Trifailer Kohlenwerks-Gesellschaft, Wien, III. Rennweg 5. 549

K. k. priv. **Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt**
Errichtet im Jahre 1825. Wien, I. Wollzeile 39.
Die Anstalt versichert: a) Gebäude samt deren Zubehör,
b) Mobilien aller Art 613
c) Bodenerzeugnisse gegen Hagelschlag.
Reservefond d. Anst.: K 8,376.191·17 Ges.-Versicherungssumme K 2.498,808.638
Anzahl der Mitglieder: 159.054.

Schnelldreh-Revolverstahl Nº 5/% Marke:
als Schnell- und Hart-Drehstahl noch dort zu verwenden wo kein anderer mehr aushält!
Rudolf Schmidt & Cº, Gußstahlwerk, Wien, X./3.

Digitized by Google

Schrauben- u. Schmiedewaren-Fabriks-Aktiengesellschaft

Brevillier & Co. und A. Urban & Söhne

Wien, VI. Magdalenenstraße 18. 509

Fabriken: Neunkirchen an der Südbahn, Floridsdorf und Gradenberg. Nieten, Schrauben, Muttern, Drahtstiften und Schmiedewaren.

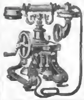
Deckert & Homolka

Elektrotechnisches Etablissement

Fabriks- u. Engros-Lager IV. Favoritenstr. 42. WIEN Niederlage u. Installation I. Kärntnerstr. 42.

Budapest. Prag. Brünn. Paris.

Fabrikation • Installation



von Telegraphen- und Mikrotelephon-Apparaten für alle Zwecke, insbesondere für den Eisenbahn-Signal-, Sicherheits- und Meldedienst, Blitzableitern, Dynamos, Elektromotoren und Ventilatoren, Wasserstands-Anzeigern, Beleuchtungskörpern, staub- und wasserdicht. 548

Lebensversicherungs-Institut des Club österreichischer Eisenbahn-Beamten

Newyorker Germania WIEN, I. Stubenring Nr. 18, im eigenen Hause.

Versicherungen in Kraft Ende 1906 564,000.000 Kronen, Aktiva laut Bilanz 1906 185,000.000 Kronen, Überschuß der Jahresgebarung 1,035.700 Kronen, Dividenden verteilt an Versicherte 1906 2,422.100 Kronen, Kaution bei der k. k. Staats-Zentralkasse 10,437.500 Kronen.

Die Gesellschaft verteilt Dividenden schon nach einjährigem Bestehen der Polizze. Die Polizzen sind nach einjährigem Bestande unanfechtbar (Darlehens-Deckungs-Polizzen) genießen sofortige Unanfechtbarkeit bei Selbstmord oder Tod durch Duell. Die Kriegsversicherung Wehrpflichtiger wird ohne Prämienerhöhung übernommen. Mitglieder des Club österreichischer Eisenbahn-Beamten genießen besondere Begünstigungen.

RUNDSCHAU FÜR TECHNIK UND WIRTSCHAFT

ZENTRALORGAN FÜR DIE FORTSCHRITTE DER INDUSTRIE, VERKEHRSTECHNIK, FÜR SOCIALPOLITIK, VOLKSWIRTSCHAFT u. VERWALTUNG

HERAUSGEBER DIPL. ING. ALFRED BIRK, EISENBAHNOBERING. a. o. Ö. PROF. a. d. K. K. DEUTSCHEN TECHN. HOCHSCHULE IN PRAG — VERLAG VON A. HAASE, PRAG I. ANNAHOF — POSTSPARKASSENKONTO 50.308 — TELEPHON 308

Alleinige Anzeigen-Aufnahme

M. Pozsonyi, Wien,

IX. Hörlgasse 5.

Witkowitzer Bergbau- und Eisenhütten-Gewerkschaft

Witkowitz (Mähren).

Post- und Telegrammadresse: *Witkowitz, Eisenwerk.* Eisenbahnstation: Schönbrunn und Mähr.-Ostrau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Erzeugnisse: Roheisen, Eisengußware, vornehmlich Röhrenguß nach stehender Methode für Wasser-, Dampf- und Gasleitungen, Maschinen- und auch Bauguß, Stahlguß, Walzmaterial, und zwar: Stab- und Fassoneisen, Bau- und Waggonträger, Reservoir- und Kesselbleche, Stabstahl, Stahlbleche, Eisenbahn- und Grubenmaschinen aus Martinstahl, Tyres aus Martin- und Spezialstahl, Eisenbahnwaggonräder, Waggonachsen, komplette Räderpaare, Wechsel und Kreuzungen, Drehscheiben, Wasserstations-Einrichtungen, Dampfkessel, Reservoirs, Gasometer, Brücken- und sonstige Baukonstruktionen, Gittermaste, Schmiedestücke und diverse Zeugschmiedware, Maschinenbau, speziell Bergwerksmaschinen für Förderung und Wasserhaltung, Pumpensätze und Ausführung diverser maschineller Einrichtungen, mittels Wassergas geschweißte, elektrisch geschweißte und maschinell gepreßte Blechwaren, stumpf- und patentgeschweißte, wie auch nahtlose Röhren, Rohrmaste, feuerfeste Ziegel und basische Steine.

Anfragen sind zu richten an die Zentral-Direktion in Witkowitz, Eisenwerk oder an die Kommerzielle Direktion, Wien, I. Operngasse 6 oder an das Verkaufsbureau, Prag, Stadtpark 19. 595

Pränumerations-Einladung

auf die

„Österreichische Eisenbahn-Zeitung"

Organ des „Club österreichischer Eisenbahn-Beamten".

Erscheint vom April bis Oktober am 1. und 15. jedes Monates, von November bis März jeden Montag.

Mit 1. März 1908 begann das II. Quartal des XXXI. Jahrganges dieser im In- und Auslande verbreiteten, vom „Club österreichischer Eisenbahn-Beamten" herausgegebenen Zeitschrift.

Die „Österreichische Eisenbahn-Zeitung" bringt in jeder Nummer einen Leitartikel über irgend einen zeitgemäßen Gegenstand technischen, juristischen, kommerziellen oder administrativen Inhaltes aus dem Gesamtgebiete des Eisenbahnwesens, immer von berufenen Fachmännern. Besondere Rücksicht wird auf alle Erfindungen, Neuerungen und Fortschritte in allen fachlichen Zweigen genommen und der Lauf der Eisenbahnpolitik in sachlicher, objektiver Weise dargestellt. Stehende Rubriken sind: die technische Rundschau, worin die neuesten eisenbahntechnischen Nachrichten aus allen Kulturländern gebracht werden, volkswirtschaftliche Rundschau, worin auf alle wichtigen Vorgänge und Bedürfnisse der heimischen Volkswirtschaft mit besonderem Hinweis auf die sich ergebenden tarifarischen und verkehrstechnischen Fragen aufmerksam gemacht wird, elektrische Bahnen, worin Neuerungen und Neuanlagen besprochen werden, dann die Chronik für Personalien und Miscellen, eine kompendiöse Besprechung aller fachliterarischen Erscheinungen und ein Abdruck der im „Club österreichischer Eisenbahn-Beamten" abgehaltenen fachlichen Original-Vorträge.

Die Mitglieder des „Club österreichischer Eisenbahn-Beamten" erhalten die Zeitung unentgeltlich.

Solange der Vorrat reicht, werden komplette Jahrgänge früheren Datums gebunden oder lose, zu bedeutend ermäßigten Preisen abgegeben.

Die „Österr. Eisenbahn-Zeitung" erscheint seit Beginn des XVII. Jahrganges in wesentlich vergrößertem Umfange und kostet inklusive Zusendung per Post

Für Österreich-Ungarn:	Für das Deutsche Reich:	Für das übrige Ausland
ganzjährig Kronen 10.—	ganzjährig . . Mark 12	ganzjährig . Francs 20
halbjährig „ 5.—	halbjährig . . „ 6	halbjährig . „ 10

Die Administration, Wien, I. Eschenbachgasse 11, Mezzanin.

HUTTER & SCHRANTZ A.-G.

SIEBWAREN- u. FILZTUCHFABRIKEN.

K. u. K. HOF LIEFERANTEN

Wien, VI. Windmühlgasse Nr. 20



empfehlen: **Stahldraht-Matratzen, Eisen- und Messing-Möbeln** etc. etc. in vorzüglichster Ausführung zu sehr mäßigen Preisen.

Illustrierte Kataloge gratis und franko.

Jubiläumsmarken 594

gebraucht (exklusive 5 und 10 h) kaufe ich mit 20% des Wertes. Johann Miksch, Schönbrunn, Österr. Schlesien.

Soeben beginnt zu erscheinen:

Meyers Sechste, gänzlich neubearbeitete und vermehrte Auflage.

Grosses Konversations-Lexikon.

Ein Nachschlagewerk des allgemeinen Wissens.

148.000 Artikel u. Verweisungen.

11.000 Abbildungen, 1400 Tafeln und Karten.

20 Bände in Halbleder gebunden zu je 10 Mark.

Prospekte und Probehefte liefert jede Buchhandlung.

Verlag des Bibliographischen Instituts in Leipzig und Wien.

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ORGAN

des

Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

№ 17. Wien, den 1. Juni 1908. XXXI. Jahrgang.

Städtische und private Straßenbahnen in Österreich.

Von Paul Stiassny.

Dem nachstehenden Versuch einer Gegenüberstellung der in städtischem Eigenbetriebe befindlichen und der privatkapitalistisch organisierten Straßenbahnen in Österreich muß vorausgeschickt werden, daß es leider nicht möglich war, sich hiebei in allen Teilen auf eine vollständige, unanfechtbare Materialiensammlung zu stützen. In der Eisenbahnstatistik sind bekanntlich nicht alle Betriebsmomente ausgewiesen. So sind die Personalverhältnisse nur zum Teil und sehr summarisch behandelt, während Aufzeichnungen über die Tarifbestimmungen völlig fehlen. Auch die herangezogenen Zeitschriften und die Literatur ergaben nur fragmentarische Beiträge. Es war daher notwendig, sich mit einer Rundfrage an alle größeren Unternehmungen zu wenden, die sämtlich in bereitwilligster Weise bezüglich der bestehenden sowie früheren Fahrpreisbestimmungen Aufklärung gaben. Vager sind die Antworten über die Arbeitszeit gehalten, die daher kaum zur Grundlage von Erwägungen gemacht werden können.

Wie bekannt, bildet die rechtliche Basis des Straßenbahnwesens derzeit noch immer das Gesetz vom 31. Dezember 1894, das erst den Begriff der Kleinbahnen für Österreich entwickelte. Charakteristisch hiefür ist die starke Favorisierung der autonomen Körperschaften, sowohl in bezug auf Genehmigungs- als Heimfallsbestimmungen. Während private Ansucher nur auf einen Zeitraum von höchstens 60 Jahren konzessioniert werden dürfen, befinden sich die kommunalen Verbände durchwegs im Besitze von Genehmigungen im gesetzlichen Höchstausmaße von 90 Jahren. Eine bis nun einzig dastehende Würdigung der Munizipien bildet aber der Zusatz des Art. XXI mit der Bestimmung, daß autonomen Körperschaften gegenüber auf das Recht der Einlösung und des Heimfalles überhaupt zu verzichten sei, während bei Gesellschaften nur darauf verzichtet werden kann. Sämtlichen Betriebsführungen kommen aber die zeitlichen Erwerbs- und Einkommensteuerbefreiungen (auf 15 bezw. 25 Jahre) zugute, so daß es nicht zu verwundern ist, wenn die Entwicklung der Straßenbahn durch das Gesetz in hohem Maße gefördert wurde. Die Elektrisierung der schon vorhandenen Linien ging mit der Eröffnung neuer Unternehmungen Hand in Hand, so daß laut des letzten Ausweises von der Gesamtlänge von 527 *km* auf den elektrischen Betrieb 463 *km* entfallen.

Schon im Jahre 1859 wurde die erste Pferdebahn in Österreich, und zwar in Wien, konzessioniert. Es waren die Genfer Bauunternehmer C. Schaek, Jaquet & Co., denen für eine 5·5 *km* lange Probelinie (Schottenring—Dornbach) auf Grund allerhöchster Ermächtigung die Genehmigung erteilt wurde. Die Eröffnung erfolgte aber erst 1865 und 1866 in zwei Teilstrecken. Das Unternehmertum wartete zuvörderst die Wiener Erfahrungen mit der genannten Linie sowie dem Zuwachs ab, um sich dann dem neuen Erwerbszweig zuzuwenden. Die in den Siebziger- und Achtzigerjahren entstandenen Pferdebahnbetriebe sind dann um die Jahrhundertwende zumeist elektrisiert worden. Konzessioniert wurden in chronologischer Folge nachstehende Pferdebahnunternehmungen: 1875 in Prag (elektrisiert 1897/1905), 1876 in Triest (elektrisiert 1900), 1878 in Graz (elektrisiert 1899/1903), 1880 in Linz (elektrisiert 1897/1902), im gleichen Jahre in Lemberg (elektrisiert 1894), 1882 in Krakau (elektrisiert 1901/1902).

Zurzeit bestehen in Österreich im ganzen 25 Straßenbahnen, darunter neun normalspurige. In kommunalem Besitze befinden sich hievon bloß acht Unternehmungen, wovon zwei die Betriebsleitung an Gesellschaften abgegeben haben. Im nachstehenden sind die bedeutendsten zwölf Betriebe zur Untersuchung herangezogen worden. Die städtischen Betriebe Wien, Prag, Pilsen, Lemberg, Olmütz, Aussig, Marienbad konnten noch am ehesten den Gesellschaften in Graz, Triest, Linz, Gablonz und Brüx gegenübergestellt werden.

Digitized by Google

Zunächst dürfte eine kurze Orientierung über den Werdegang der städtischen Straßenbahnen und über die gegenwärtig geltenden Verträge und Konzessionen am Platze sein.

In Wien gingen die, wie erwähnt, von Schaek, Jaqnet & Co. ausgebauten Linien schon 1868 in den Besitz der Wiener Tramway-Gesellschaft über, die wieder 1898 ihr 162 *km* umfassendes Netz an die von der Firma Siemens & Halske gegründete Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Straßenbahnen abtrat, welche aber schon am 1. Jänner 1902 ihren ganzen Besitz der Gemeinde Wien für K 62,000.000 verkauften. Die Kostendeckung entnahm die Gemeinde Wien dem mit 4% verzinslichen Wiener Investitionsanlehen pro K 285,000.000. Unter kommunaler Flagge zwar, jedoch von der Firma Siemens & Halske, die den Betrieb bis 1903 für Rechnung der Gemeinde weiterführte, wurde die schon ziemlich weit gediehene Elektrisierung des Netzes vollendet und 1902 auch die 1872 gegründete „Neue Wiener Tramway-Gesellschaft" abgelöst, was einen Geleisezuwachs von 57 *km* bedeutete. Die neue Konzession, die Wien 1899 erhielt, wurde mit der gesetzlichen Höchstdauer von 90 Jahren bemessen und besteht daher bis 1989 in Kraft. Auch die Steuer- und Gebührenfreiheit wurde auf die Dauer von 25 Jahren, demnach bis 1924, verliehen.

Die Geschichte der Wiener Straßenbahn als der ersten derartigen Institution in Österreich, ist in vieler Hinsicht recht interessant. Es zeigt sich nämlich, daß die Gemeinde anfänglich mit einer sehr unglaublichen Naivität die Bedeutung der Tramway darin zu erkennen glaubte, daß sie in dieser erstens ein sehr tüchtiges Abgabeobjekt und zweitens ein Mittel sah, durch das sich kostenlos Straßenverbreiterungen durchführen ließen. Daß hiebei der Netzausbau lahmgelegt wurde, daß ferner der schon damals als höchst erstrebenswert angesehene Einheitstarif keine Aussicht auf Verwirklichung hatte, kümmerte die Stadtväter nicht.

Eine Flugschrift aus dem Jahre 1881, welche die Wiener Tramway-Gesellschaft zur Rechtfertigung der Stagnation in Fahrpreis und Betrieb für die Wiener Bevölkerung herausgab, schildert die Verhältnisse in sehr beweglicher Weise. Die Statthalterei hatte erklärt, daß der Abhaltung der bezüglichen Kommissionen direkte Verhandlungen mit der Kommune über die Bedingungen zur Überlassung der benötigten Straßengründe vorausgehen müßten. Die Pferdebahn-Kommission des Gemeinderates faßte daraufhin aus allen der Kommune gestellten Anträgen die härtesten Bedingungen in einem Bedingungsheft zur Übernahme des Tramwaybetriebes in Wien zusammen. Trotz der Härte dieses Vertragsentwurfes, von dem selbst ein Mitglied des Gemeinderates erklärte, daß durch die Annahme desselben die Unternehmer Sklaven der Kommune würden und nur noch ein Paragraph fehle, „welcher die Unternehmung verpflichtet, dem ganzen Gemeinderate Kost und Quartier zu geben, alles andere aber darin schon enthalten sei", vereinigten sich drei Offerenten unter dem Namen „Wiener Tramway-Gesellschaft" zu seiner Annahme. Die Betriebergebnisse der Linie Schottenring—Dornbach waren eben überaus günstig gewesen und so scheute das Unternehmertum keine noch so gewaltigen Lasten. Die Folgen waren für die Gesellschaft sehr triste. Es mußte beinahe die Hälfte des Aktenkapitales auf Häusereinlösungen und Demolierungen verwendet werden, da der Gemeinderat auf Doppelgeleisen in der Mariahilferstraße und Siebensterngasse bestand. Dadurch wurde der Weiterbau der Linien einfach unmöglich gemacht. Mit der Abänderung der 5% Bruttoabgabe in einen auf je fünf Jahre vom Gemeinderate zu bestimmenden Pauschalbetrag war jedoch nicht viel getan. Auch eine weitere Abgabeermäßigung von fl. 70.000 auf 50.000 nach der Katastrophe von 1873 war nicht imstande, die zerrütteten Finanzen der Gesellschaft nur so weit herzustellen, daß diese auch nur an den Ausbau der vertragsmäßigen Linien hätte schreiten können, so daß man sie von diesem fürs erste entbinden mußte. „Nachdem der statutenmäßige Beruf der Tramway-Gesellschaft", heißt es in der Rechtfertigung, „in der Anlage von Tramwaylinien, nicht aber in der Einlösung, Demolierung und dem Wiederaufbau von Häusern besteht, die Gesellschaft auch nicht die ausreichenden Kapitalien besitzt, um in so ausgedehntem Maße Straßenverbreiterungen vorzunehmen, so erklärt es sich, daß in dem Ausbau des Netzes ein abermaliger Stillstand eingetreten ist. Durchschnittlich betragen bisher die Herstellungskosten eines Kilometer-Doppelgeleises fl. 100.000, während man in der Regel, ohne die erschwerenden Bedingungen, einen Kilometer doppelgeleisiger Bahnstrecke in gepflasterten Straßen um fl. 20.000 ö. W. herzustellen vermag. Soll daher die Existenz der Gesellschaft nicht gefährdet und die Durchführung eines rationellen Tramwaynetzes in Wien unter Aufrechthaltung eines einheitlichen Fahrpreises für alle Linien zur Wahrheit werden, so kann dies nur durch eine nicht bloß den Anforderungen des Rechtes, sondern auch der Billigkeit entsprechende Anwendung des bestehenden Vertrages seitens des Gemeinderates geschehen". Tatsächlich muß über die unerhörten Opfer gestaunt werden, wenn man erfährt, daß infolge der städtischen Abgaben und der Häusereinlösungen z. B. auf der Strecke Bellaria—Penzing die Meile zwei Millionen Gulden, also ebenso viel wie die Meile Semmeringbahn (der teuersten Gebirgsbahn) kostete.

Diese Streiflichter auf die alte Wiener Kommunalpolitik, die lieber von dem Ausbaue vertragsmäßig zugesicherter, notwendiger Strecken als von der Abgabe zurückstand, zeigt jedenfalls, daß bei solch fiskalischer Gesinnung die Bürger nicht viel profitiert hätten, wenn der Übergang in öffentliche Hand früher begonnen hätte.

Die Geschichte des Prager Stadtbetriebes kann hier keinem wesentlichen Interesse begegnen. Die Konzession der Gemeinde reicht bis 1987, gewährt jedoch nur auf 15 Jahre Steuerbefreiung. Auch Pilsen bietet keinen Erörterungsstoff. Bei der Lemberger Straßenbahn wäre zu

Digitized by Google

erwähnen, daß hier erst seit 1906 einheitlicher Stadtbetrieb herrscht. In diesem Jahre kam nämlich um den Preis von K 940.000 eine Fusion der Lemberger Pferdebahn, die eine Filiale der Societa Triestina Tramway war, mit den wenigen städtischen Linien zustande. Der Marienbader Betrieb datiert von 1902, der Olmützer von 1899. Letzterer wurde bis Ende März 1904 von der Firma Siemens & Halske gegen eine Abgabe von 25% der gesamten Bruttoeinnahmen (Garantie aber mindestens 6% des investierten Kapitals) geführt. Die Gesellschaft hatte hiebei den zum Betriebe erforderlichen Strom aus dem städtischen Elektrizitätswerke für 18 h pro *KW*/Std. zu übernehmen. Das Pachtverhältnis war auf 20 Jahre normiert, doch wurde von dem von fünf zu fünf Jahren vorgesehenen Kündigungsrechte im Jahre 1904 Gebrauch gemacht. Die Stadtgemeinde Aussig hat dagegen als Konzessionärin der 1899 eröffneten Straßenbahn noch immer das Unternehmen an die Elektrizitäts-Gesellschaft „Union“ verpachtet. Auch sie bezieht den vierten Teil der gesamten jährlichen Bruttoeinnahmen, läßt sich aber bloß 5% des Anlagekapitals garantieren. Das Pachtverhältnis ist nach einem Zeitraume von zehn Jahren und dann nach 15 Jahren mit einjähriger Kündigung lösbar.

Dort, wo die Privatunternehmungen den Städten nicht als Pächter, sondern als Besitzer der Anlage gegenüberstehen, war es das Hauptbestreben der Munizipien, sich den Heimfall zu sichern und gleichzeitig noch bei Lebzeiten der Aktiengesellschaft hohe Abgaben und, mancheuorts, auch Einnahmen aus der Elektrizitätslieferung zu erzielen.

Die Technik der Aktionärsabfindung ist verschieden. In der überwiegenden Mehrzahl der Fälle wird die Tilgung des Aktienkapitals nach einem Amortisationsplane vorgenommen, auf Grund dessen die Aktien innerhalb der Konzessionsdauer langsam getilgt werden, was entweder durch alljährlich vorgenommene Verlosung oder durch Rückkauf geschieht. Einzelne Städte, z. B. Graz, lassen sich beide Möglichkeiten offen, da natürlich die Spannung zwischen Kurs und Nominale für die eine oder andere Art entscheidend sein wird. Die zweite Tilgungsmethode ist die stetige Dotation eines Amortisationsfonds aus dem Reinerträgnisse, aus dem dann nach Ablauf der Konzession alle Ansprüche befriedigt werden (Brünn, Laibach).

Alle Städte mit Privatbetrieb werden demnach nach Ablauf der meist bis in die 50er Jahre reichenden Verträge kostenlos zu Eigentümern der Straßenbahnunternehmungen werden. Verschieden aber ist das Maß der Lasten und Verpflichtungen, das den gegenwärtigen Betriebsführern aufgebürdet wurde sowie die eventuellen Ablösungsbestimmungen. Einer der geschicktesten Verträge scheint der Grazer zu sein, der 1895 auf Grund des neuen Gesetzes revidiert und renoviert wurde. Zu diesem Zeitpunkte war bereits das Großteil des seinerzeit festgestellten Bauprogrammes erledigt und es handelte sich hauptsächlich um die Abgabenfrage, die derart geregelt wurde, daß die Stadtgemeinde sich $33^1/_3$% von dem Reingewinne über 6% ausbedang. Völlig glatt vollzog sich auch zwei Jahre später die Elektrisierung, deren Kosten durch Ausgabe junger Aktien gedeckt wurden. Seit 1895 werden an die Gemeinde auch 10% der Einnahmen aus den Terminkarten in Form einer Fahrkartensteuer abgeführt.

Die Gesellschaft der Brünner elektrischen Straßenbahnen hat es wie ihre Triester Kollegin mit einem städtischen Elektrizitätswerke zu tun und ist an fixe Bezugspreise gebunden. Doch steht der Brünner Betrieb von 1916 ab im Zeitraume von fünf zu fünf Jahren vor der Möglichkeit, zu einem schon im Vertrage genannten Baukostenpreise abzüglich Amortisationsfond abgelöst zu werden. Auch sonst ist er schlechter daran als die Società Triestina Tramway, die eine von 3—5% steigende Abgabe von der Bruttoeinnahme zu entrichten hat und überdies, wie in Graz, die über 6% Aktienverzinsung hinausreichenden Einkünfte um ein Drittel zugunsten der Stadt schmälern muß. Die Triestiner Società jedoch besitzt eine Garantie seitens der Stadt für ein Minimum der Bruttoeinnahme, an der letztere mit nur $2^1/_2$% partizipiert; kein besonders glänzendes Geschäft für die Kommune. Die Verträge der übrigen Privatbetriebe sind in ähnlicher Weise konstruiert.

Wir stehen nun vor der Frage: Was leisten die Kommunalbahnen gegenüber den Privatunternehmungen in Österreich? Haben die Gemeindeväter sozialpolitisches Empfinden in die Tarife Eingang finden lassen? Sind sie von Fürsorge für die Angestellten erfüllt? Und dann: Wie stellen sich vergleichsweise die finanziellen Ergebnisse?

Zunächst zur Tariffrage. Bekanntlich werden drei Gruppen von Fahrpreisbestimmungen unterschieden, nämlich die Verfügung betreffs des Einzeltarifes, der Sondertarife und der Abonnements. Vom sozialen Stadpunkte aus kann selbstredend nur ein System des Einzeltarifes verworfen werden, während bei allen Ermäßigungen nur ihr Vorhandensein in größerer oder geringerer Zahl für die Beurteilung des Gesamttarifes maßgebend ist. Der Einzelfahrpreis ist nun analog den Eisenbahntarifen, in den weitaus meisten Fällen als Zonen- oder Teilstreckentarif nach der Entfernung abgestuft. Die Fixierung der Teilstrecke erfolgt gewöhnlich nach dem Längenmaß (etwa pro 1·5 *km*) oder durch die Festlegung bestimmter Zonen, die aber verschiedene Ausdehnung aufweisen können. Eine dritte Art, die sich in einigen Städten Böhmens findet, ist der Stationstarif, bei dem sich der Fahrpreis nach der Zahl der durchfahrenen Stationen richtet. Alle Arten des Entfernungstarifes werden nun als antisozial angesehen, weil gerade die zahlungsschwächsten Schichten den weitesten und daher teuersten Weg zurückzulegen haben, da sie infolge der fortgesetzten Citybildung im Zentrum beschäftigt und an der Peripherie wohnhaft sind. Doch wird zugegeben, daß sich der Nachteil dieser von vielen Trambahnverwaltungen mit Zähigkeit festgehaltenen Tarife zum Teil wohl abschwächen läßt, wenn die Betroffenen durch entsprechende

Digitized by Google

Sonderbestimmungen schadlos gehalten werden; als solche kommen hauptsächlich die Arbeitertarife in Betracht, die vollkommen durchgeführt, bei entsprechender Legitimierung sowohl die tägliche Fahrt zur Arbeitsstätte als auch die Heimfahrt für die schwächsten Börsen erschwinglich machen. Der Transport erfolgt dann entweder in Sonderwagen oder generöser zugleich mit den Vollzahlenden. Eine weitere, ziemlich häufig praktizierte Verbilligung bildet auch das Nummernabonnement, das zu einer bestimmten Anzahl von Fahrten berechtigt und auf welches manchmal hohe Rabatte gegen die Fahrpreise gewährleistet werden (bis gegen 50%). Die entweder als Knipskarten oder in Blockform ausgegebenen Nummernabonnements lassen gewöhnlich 10, 12, 20 und 25 Fahrten zu. Geringerer sozialpolitischer Wert kommt den Zeitabonnements zu, die eine beträchtliche Auslage auf einmal verlangen. Auch die Schüler- und Kinderkarten sind nicht allzu hoch anzuschlagen, da in der gegebenen Form, ohne Rücksicht auf die Zahlkraft der Eltern, schablonenmäßig verbilligt wird; immerhin wird der Schulbesuch durch die Zeitersparnis erleichtert. Das Hauptaugenmerk wäre aber wohl einer Spezies des Fahrpreises zuzuwenden, die in Österreich bisher nur sporadisch Eingang gefunden hat, in der Zukunft jedoch hier wie anderwärts große Bedeutung gewinnen dürfte: es ist der Einheitstarif, der namentlich in England und im Deutschen Reiche von maßgeblichster Seite als unbedingt zu erstrebendes sozialpolitisches Instrument angesehen wird, bei gewissen Gruppen jedoch Gegenstand starker Anfeindung war und ist. Einen Beförderungspreis, der mit der Entfernung nicht steigt, lassen folgende Erwägungen tatsächlich als sehr wünschenswert erscheinen:

1. Sämtliche Ausnahmetarife kommen immer nur Bruchteilen aller jener zugute, die namhafter Ermäßigungen bedürftig sind. Es ist, um nur ein Beispiel anzuführen, von höchster Wichtigkeit, daß nicht nur dem Ernährer die Fahrt zur Arbeitsstätte, den Kindern der Besuch der Schule, sondern auch der Hausfrau das Aufsuchen billiger Einkaufsgelegenheiten erleichtert, ja überhaupt möglich gemacht wird. Die große Frage der Kolonisation des Außengeländes wird hier angeschnitten, deren durchaus nicht letzte Schwierigkeit die notorisch teueren Lebensbedingungen an der Peripherie bilden. Eine weitgehende Verbilligung müßte ferner mit der Zeit eine ungeheure Verkehrszunahme mit sich bringen, die den augenblicklichen Entgang mehr als wettmachen würde. Nicht nur das gesamte Erwerbstreiben wäre damit gefördert: es würde auch hiedurch eine Schranke fallen, die der Entfernungstarif vor vielen Arbeitssuchenden aufrichtet. Eine Anzahl gewerblicher, namentlich weiblicher Hilfskräfte, feiert in der Großstadt oft geraume Zeit nur darum, weil ihr festes Domizil bei Eltern oder Verwandten ihnen nicht gestattet, Posten in entfernten Bezirken anzunehmen, die hohe Fahrspesen nötig machen. Die durch den Einheitstarif gebotene Erweiterung des Arbeitsmarktes darf durchaus nicht gering angeschlagen werden.

2. Besitzt der Einheitstarif den Vorzug der höchsten technischen Einfachheit.

3. Erklärt sich die Frage der Selbstkosten bei den Bahntransporten in einer von anderen Preiskalkulationen ganz verschiedenen Weise. Es scheint auf den ersten Blick unlogisch, daß die Straßenbahn für den gleichen Preis verschiedene Dienste leisten soll, daß ein Passagier für 10 h nach seinem Belieben 1 oder 20 *km* zu fahren berechtigt ist. Die Entfernungssätze scheinen die Leistungen richtiger zu honorieren. Dieser Standpunkt müßte dann tatsächlich als richtig erkannt werden, wenn die dem einzelnen Passagier erwiesene Leistung sich in ein gewisses Verhältnis zu den Betriebskosten setzen ließe. Dies ist aber durchaus nicht der Fall. In Wien ist vor nicht langer Zeit ein vom gewesenen österreichischen Eisenbahnminister R. v. Wittek übersetztes Werk erschienen *), welches das Fehlen einer solchen Relation in geradezu meisterhafter Weise ziffernmäßig darlegt. Obwohl die Berechnungen für englische Fernbahnen angestellt sind, glauben wir die hieraus gezogenen Schlußfolgerungen auch für Straßenbahnen reklamieren zu können. Der Autor teilt die Auslagen in solche für die Erhaltung der Organisation des Bahnbestandes und Besorgung des Betriebes. Es ist leicht einzusehen, daß die Beamtengehalte, die Ausgaben für die Erhaltung des Schienennetzes „nur eine schwache und mittelbare Beziehung zu dem Verkehrsumfange und den Bareinnahmen der Bahn haben und sich kaum verringern, wenn das Geschäft abflaut und der Gewinn gänzlich verschwindet".

(Fortsetzung folgt.)

ELEKTRISCHE BAHNEN.

Elektrisierung der Arlbergbahn. Da in den letzten Jahren der Verkehr auf der Arlbergbahn zeitweise einen Umfang annahm, welcher mit der Dampflokomotive nicht mehr bewältigt werden konnte, scheint nunmehr die Ausführung des seit längererer Zeit bestehenden Planes, auf dieser Strecke die schnellere und leistungsfähigere elektrische Lokomotive zu verwenden, in das entscheidende Stadium getreten zu sein. Daß der elektrischen Lokomotive der Vorrang gebührt, geht aus folgender Zusammenstellung unzweifelhaft hervor:

	Elektrische Lokomotive			Dampflokomotive
	Simplon (dreiphas.)	New York Zentr. (Gleichstrom)	New Haven (einphas.)	Mallet Erie
Gewicht in Tonnen .	68	95	93	280
Länge in Meter . .	11·6	11·2	11	25
Dauerleistung *PS* . .	2700	2200	1000	2000
Höchsleistung *PS* . .	8000	3000	2000	2500
Dauerleistung für 1 *t* Gewicht	39·7	23·2	10·8	7·2

Hiezu kommt noch der sehr wichtige Umstand, daß infolge der anhaltenden Steigerung der Kohlenpreise die Dampflokomotive ein sehr teures Instrument geworden ist; für den Betrieb der Arlbergbahn kostet im Jahre 1908 die Tonne Kohle K 19·75, um 64% mehr als vor zwei Jahren, wogegen die Elektrizität, gewonnen aus den stark fallenden Wasserläufen, viel billiger zu stehen kommt. Hinsichtlich des in Aussicht genommenen Betriebssystems ist zu sagen: Auf

*) W. M. Acworth, Grundzüge der Eisenbahnwirtschaftslehre.

Digitized by Google

Grund des Gutachtens des von der Staatseisenbahnverwaltung befragten Sachverständigen, Prof. Muralt der Universität Michigan, wurde der Dreiphasenstrom als Triebkraft gewählt, hauptsächlich deshalb, weil die Dreiphasenstromlokomotive für jedes gegebene Gewicht viel leistungsfähiger als jene mit Gleichstrom- oder Einphasenstrom ist. Es wurde die Bedingung gestellt, daß die Lokomotive für eine Leistungsfähigkeit von 3000 *PS* bei gegebener Zugkraft und Geschwindigkeit kein größeres Gewicht als 60 *t* haben dürfe, eine Forderung, der nur die Dreiphasenstromlokomotive gerecht werden kann. Es sollen 50 elektrische Lokomotiven angeschafft werden, von denen sechs für den Bereitschaftsdienst gedacht sind. Die Leistung des Wasserkraft-Elektrizitätswerkes soll 40.000 *KW* betragen, und es wird wahrscheinlich auf jeder Seite des Tunnels ein besonderes Werk gebaut werden. Man hofft, die ganze Anlage in zwei Jahren fertig zu bringen. Zur Sicherung der für den Bahnbetrieb geeigneten Wasserkräfte gegen die Beschlagnahme seitens der Industrie und Spekulation wurden übrigens in allen Kronländern die geeigneten Maßnahmen getroffen, indem bei der Erteilung von Konzessionen für mit Wasserkraft betriebene Elektrizitätswerke künftig stets auf die Elektrisierung der Eisenbahnen Rücksicht genommen wird. In den Fällen, wo neben der Staatseisenbahnverwaltung private Bewerber für einzelne Wasserkräfte schon aufgetreten sind, wurden bereits Projekte ausgearbeitet und der politischen Behörde zur Durchführung des wasserrechtlichen Verfahrens vorgelegt.

Elektrisierung der Bayerischen Staatsbahnen. Den beiden Kammern des bayerischen Landtages ist vor kurzem die Denkschrift des Verkehrsministers über die Einführung des elektrischen Betriebes auf den Bayerischen Staatseisenbahnen zugegangen. Angesichts des großen Interesses, welches die Elektrisierung der Vollbahnen auch für weitere Kreise besitzt, entnehmen wir der Denkschrift nachstehende Ausführungen: Technisch ist die Einführung des elektrischen Hauptbahnbetriebes möglich, und zwar sowohl mit Triebwagen als auch mit schweren Lokomotiven. Der einphasige Wechselstrom kann nach dem heutigen Stande der Technik als die Stromart bezeichnet werden, welche die Anforderungen des Hauptbahnbetriebes im ganzen am besten erfüllen dürfte. Der elektrische Bahnbetrieb bietet unter allen Umständen gewisse Vorteile, nämlich die Erhöhung der Reisegeschwindigkeit und die Beseitigung der Rauchplage. Der für den elektrischen Betrieb der Bayerischen Staatsbahnen erforderliche Kraftbedarf kann schon durch einen Teil der vorhandenen Wasserkräfte gedeckt werden. Würde die Einführung des elektrischen Betriebes nur hievon abhängen, so könnte an die Durchführung dieser Maßnahme in großem Umfange gedacht werden. Es können jedoch militärische und wirtschaftliche Gründe entgegenstehen. Die Frage, ob etwa militärische Gründe dem elektrischen Hauptbahnbetrieb gewisse Grenzen setzen, ist zurzeit noch nicht spruchreif. Die Militärverwaltung hat sich damit einverstanden erklärt, daß zunächst auf einigen Linien geringerer militärischer Bedeutung der elektrische Betrieb eingerichtet werde. Die Erfahrungen auf diesen Linien werden für die weitere Lösung dieser Frage mitbestimmend sein. Die weitere Frage, ob die Einführung des elektrischen Betriebes finanzielle Vorteile bietet oder ob wirtschaftliche Gründe den elektrischen Betrieb auf gewisse Linien beschränken, ist dahin zu beantworten, daß der elektrische Betrieb gegenüber dem Dampfbetrieb finanziell wettbewerbsfähig ist, wenn: *a)* die Kosten der elektrischen Arbeit einen gewissen Betrag nicht übersteigen; *b)* eine gewisse Dichtigkeit des Verkehres vorhanden ist. Diesen Voraussetzungen entsprechen die verkehrsreicheren Linien des südlichen Bayern besser als die nördlichen Linien, weil in Südbayern die Kohle teurer, die elektrische Arbeit wegen der vorhandenen größeren Wasserkräfte billiger ist als in der nördlichen Landeshälfte. Es ist anzunehmen, daß auf den Linien Salzburg—Bad Reichenhall—Berchtesgaden, dann von Garmisch-Partenkirchen einerseits nach Scharnitz, andererseits nach Griesen, die Einführung des elektrischen Betriebes schon jetzt finanzielle Vorteile mit sich bringt. Ist es richtig, daß die Kohlenvorräte der Erde nicht unerschöpflich sind und steigen die Kohlenpreise auch weiterhin, so wird der Wert der Wasserkräfte und die Zahl der ausbauwürdigen Wasserkräfte wachsen. Dann werden auch die finanziellen Vorteile, welche der elektrische Hauptbahnbetrieb bei Verwertung geeigneter Wasserkräfte für manche Linien jetzt schon verspricht, bei diesen Linien noch größer und sie werden auch bei anderen Linien erreichbar werden. Es dürften sich daher — abgesehen von den ersten Versuchslinien — zwei Hauptstadien des Vorgehens ergeben: *a)* die Auswahl solcher Linien oder Liniengruppen, welche sich nach ihrer Lage zu billigen Wasserkräften und nach ihrer Verkehrsstärke besonders für den elektrischen Betrieb eignen; vielleicht auch militärische Gründe werden den Umfang der für den elektrischen Betrieb vorerst überhaupt in Betracht kommenden Linien ziemlich bestimmt begrenzen. Die hiefür erforderlichen Wasserkräfte werden von der Staatseisenbahnverwaltung bezeichnet werden, sobald die erforderlichen Unterlagen von der Abteilung für Ausnützung der Wasserkräfte im kgl. Staatsministerium des Innern zur Verfügung gestellt sind. *b)* Bei den übrigen Linien wird der elektrische Betrieb unter Umständen erst in beträchtlich späterer Zeit in Frage kommen. Hier dürfte es weder den Landesinteressen noch den eigenen finanziellen Interessen der Staatseisenbahnverwaltung entsprechen, die im Bereiche dieser Linien befindlichen Wasserkräfte zu belegen. Sie dürften besser für andere Unternehmungen vorerst freizugeben sein, jedoch unter Bedingungen (zeitlich begrenzte Konzession, entsprechende Einlösungsbedingungen), welche es der Staatseisenbahnverwaltung ermöglichen, im Bedarfsfalle das Kraftwerk anzukaufen oder doch von Zeit zu Zeit prüfen zu können, ob die Kraft für sie noch weiterhin entbehrlich ist. Stets wird sich die Staatseisenbahnverwaltung dabei von der Erwägung leiten lassen, daß sie an dem Gedeihen der bayerischen Industrie das lebhafteste Interesse hat.

Verbesserungen in der Kettenaufhängung von Fahrleitungen elektrischer Bahnen. Neben der Erhöhung der Spannweite von 30 auf 45 *m* besitzt die Kettenaufhängung im Vergleiche mit der direkten Aufhängung des Fahrdrahtes den großen Vorteil der höheren Betriebssicherheit bei hohen Fahrgeschwindigkeiten. Die neuerdings geschaffenen Verbesserungen dieser Vorrichtung bestehen darin, daß bei mehr als 100 *km* Stundengeschwindigkeit zwei Tragdrähte verwendet werden, um die Schwingungen des Fahrdrahtes und das Feuern des Stromabnehmers an den Aufhängepunkten zu vermeiden, daß ferner durch berechnete Abstände zwischen den Hängedrähten Kurzschlüsse durch Leitungsbruch nahezu unmöglich werden. Bei Bügelstromabnehmern dürfen diese Abstände nicht mehr als 4 *m* betragen. Zwischen dem Fahr- und dem Tragdrahte, die durch Stahlbänder oder Röhren miteinander verbunden sind, ist ein Abstand von 50 *cm* die Regel. In den Krümmungen wird der Fahrdraht mittelst horizontaler, an den Masten angebrachter Führungsstangen in der Geleismitte gehalten. Ähnliche Vorrichtungen dienen zur Verhütung des Hängenbleibens des Bügels an den Drähten. Die Wahl und Anbringung der Isolatoren, von denen zwei Typen (Tragisolatoren und Abspannisolatoren) in Verwendung stehen, erfordern eine große Sorgfalt, die auch dem Prüfen der Isolatoren mit dreifacher Sicherheit (bei 3000 *V* Betriebsspannung auf 11.000 *V*) zugewendet werden muß.

Digitized by Google

CHRONIK.

Verkehr und Einnahmen der k. k. österreichischen Staatsbahnen im April 1908.

I. Eigene und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen.

(Betriebslänge 10.622 *km.*)

Im Bereiche der älteren Staatsbahnlinien wurden befördert: 4,801 700 Personen und 3,464.800 *t* Güter, eingenommen wurden hiefür K 6,297.000 bezw. K 19,152.600, zusammen K 25,449.600 (+ K 634.390 gegen April 1907). Im Bereiche der Nordbahnlinien wurden befördert: 1,292.400 Personen und 1,618.800 *t* Güter; eingenommen wurden hiefür K 1,737.000 bezw. K 7,635.700, zusammen K 9,372 700 (+ K 672.770 gegen April 1907).

Die provisorische Ermittlung der Transporteinnahmen des Monats April 1908 ergab bei den

Westlichen Staatsbahnen

im Personenverkehre K 4,202.100 (3,689.600 Reisende), im Güterverkehre K 13,691.800 (2,754.000 *t*), bei den

Östlichen Staatsbahnen

im Personenverkehre K 2,094.900 (1,112.100 Reisende), im Güterverkehre K 5,460.800 (710.800 *t*), auf den staatlichen Linien der

Nordbahn

im Personenverkehre K 1,737.000 (1,292.400 Reisende), im Güterverkehre K 7,635.700 (1,618.800 *t*).

Gegenüber dem definitiven Erfolge der Transporteinnahmen des vorjährigen Vergleichsmonates zeigt die Gesamteinnahme im Personenverkehr der älteren Staatsbahnen eine Zunahme um K 188.791 (+ 191.200 Reisende), im Güterverkehre eine solche um K 445.799 (+ 50.200 *t*).

Von der Mehreinnahme des Personenverkehres entfallen K 124.317 (+ 143.000 Reisende) auf das

Westliche

und K 64.474 (+ 48.200 Reisende) auf das

Östliche Staatsbahnnetz.

Zu den höheren Ergebnissen des Güterverkehrs trugen

die Westlichen Staatsbahnen

K 381.900 (+ 43.500 *t*), die

Östlichen

K 63 819 (+ 6.700 *t*) bei.

Die staatlichen Linien der Nordbahn ergaben im Personenverkehre eine Zunahme um K 57.583 (+ 13.100 Reisende), im Güterverkehre eine solche um K 615.187 (+ 83.300 *t*).

Die Einnahmen aus dem Personenverkehre sowohl der älteren Staatsbahnen als der Nordbahn weisen trotz der ungewöhnlich ungünstigen Witterungsverhältnisse, des ganzen Berichtsmonats und insbesondere der Osterwoche eine nicht unbedeutende Steigerung auf.

Die Mehreinnahmen aus dem Güterverkehre stammen aus der allgemeinen Verkehrssteigerung auf den Westlichen Staatsbahnen und der Nordbahn, auf deren Linien besonders eine stärkere Verfrachtung von Kohle und Zucker zu bemerken war, während der Güterverkehr der Östlichen Staatsbahnen sich nahezu in den Grenzen des Vorjahrs hielt.

II. Wiener Stadtbahn.

(Betriebslänge 38 *km.*)

Befördert wurden 2,775.000 Personen und 68.000 *t* Güter; eingenommen wurden hiefür K 425.000 bezw 71.000, zusammen K 496.000 (+ 4780 gegen April 1907).

Die provisorische Ermittlung der Transporteinnahmen der Wiener Stadtbahn ergab für den Monat April l. J. im

Personenverkehre

eine Mehreinnahme von K 2332 (+ 15.000 Reisende), im

Güterverkehre

eine solche von K 2448 (+ 1000 *t*).

Eisenbahnvereine in Preußen. Seit dem Jahre 1887 sind an verschiedenen größeren Orten Eisenbahnvereine ins Leben gerufen worden, die den Beamten und Arbeitern aller Dienstzweige der Staatseisenbahnverwaltung offen stehen. An der Leitung dieser Vereine beteiligen sich neben höheren Beamten der Eisenbahndirektionen und Inspektionen mittlere und untere Beamte und Arbeiter. Die Vereine bezwecken zum besten ihrer Mitglieder: Pflege der Geselligkeit, Unterhaltung und Fortbildung durch Einrichtung von Lesezimmern und Büchereien, Erteilung unentgeltlichen Rates in Rechts- und Wirtschaftsfragen durch Beiräte, sowie Verbesserung der wirtschaftlichen Lage durch Gründung von Wohlfahrtseinrichtungen, Spar- und Darlehenskassen, Vermittlung von Lebensversicherungen und ähnliches. Aus den Eisenbahnvereinen sind bereits an mehreren Orten Eisenbahnfrauenvereine hervorgegangen, deren wichtigste Aufgabe die Wöchnerinnen- und Krankenunterstützung in den Familien bedürftiger Mitglieder bildet.

Recht zahlreich sind schon die Eisenbahnheime, die von den Vereinen an der See und in den schönsten Gegenden unserer Gebirge ins Leben gerufen worden sind. Diese Eisenbahnheime, in denen die Mitglieder mit ihren Angehörigen gegen mäßige Pensionspreise Aufnahme finden, erfreuen sich großer Beliebtheit und zahlreichen Besuchs, wie sich aus der Tatsache ergibt, daß sich bereits eine Erweiterung zweier Eisenbahnheime als notwendig erwiesen hat. Seit 1897 sind nach und nach 675 Eisenbahnvereine mit rund 377.000 Mitgliedern gegründet worden. Im letzten Jahre allein hat sich die Zahl der Vereine von 637 auf 675 und die Zahl der Mitglieder von 350.800 auf 377.000 erhöht.

Die Vereine haben einen „Allgemeinen Verband der Eisenbahnvereine der preußisch-hessischen Staatsbahnen und der Reichsbahnen" gebildet, der die Aufgabe hat, die Zusammengehörigkeit der Eisenbahnvereine zu pflegen und die gemeinsamen Zwecke dieser Vereine zu fördern, insbesondere auch durch Schaffung gemeinsamer Einrichtungen, deren Bedeutung über die Kräfte der einzelnen Vereine hinausgeht und die Zusammenfassung der Gesamtheit oder Mehrheit der Eisenbahnvereine erfordert. Zu diesen Aufgaben gehört in erster Reihe die Errichtung von Hilfskassen zur Ergänzung der Pensionsbezüge, der Alters- und Invalidenrenten, der Krankengelder, der Witwen- und Waisenbezüge sowie zur Gewährung von Beihilfen in Sterbefällen.

Eine Polarbahn. Bisher war die nördlichste Eisenbahn der Erde die sogenannte Ofotenbahn im nördlichsten Schweden, die von Lulea im Bottnischen Busen über den berühmten Bergwerksort Gallivara nach Narvik am Ofoten-Fjord führt. Seit 1903 im Betrieb, war sie die einzige Eisenbahn der Erde, die den Polarkreis überschritt. Jetzt wird in Rußland, wie in einer Petersburger Korrespondenz der von Professor Hinneberg herausgegebenen „Intern. Wochenschr. für Wissenschaft, Kunst und Technik" mitgeteilt wird, eine neue Eisenbahn geplant, die Polar-Uraleisenbahn, die sich von Pustozersk an der Mündung der Petschora nach Obdorsk am Ob hinziehen und durchweg oberhalb des Polarkreises verlaufen wird. Ein Vergleich der geographischen Breite der beiden arktischen Bahnen ist kaum angängig, da das nördliche Skandinavien infolge der Nähe des Golfstromes klimatisch die relativ bevorzugteste Gegend der ganzen Erde ist, während das nordöstliche Rußland und das anschließende nordwestliche Sibirien eine durchaus arktische Natur haben. Durch diese

Digitized by Google

großartige Bahn sollen die bisher noch kaum erschlossenen Schätze Sibiriens nutzbar gemacht werden. Besonders ist es das Gebiet des Ob, mit dem Stromgebiet seines imposanten Hauptzuflusses, des Irtysch, das einen sehr fruchtbaren Boden besitzt und in bezug auf Getreidemengen zu den begünstigsten Ländern der Erde überhaupt gehört. Die Sibirische Bahn hatte nur in sehr bescheidenem Maße eine Ausfuhr dieser natürlichen Reichtümer ermöglichen können; viel wichtiger für das Wirtschaftsleben jener Länder ist es, die zahlreichen Wasserstraßen, die sich im Irtysch und im Ob vereinigen, dem Weltverkehr dienstbar zu machen. Die Schiffahrt von den europäischen Meeren aus zum Ob muß aber ins nördliche Eismeer bis zu fast 75 Grad eindringen und Jahrhunderte lang hielt man es überhaupt für unmöglich, auf dem Wasserwege von Europa nach dem Ob zu gelangen, da alle Schiffe im Südosten von Nowaja Semlja stecken blieben. Erst seit den siebziger Jahren, besonders seit Nordenskjölds Fahrten, wurde im Spätsommer der „Eiskeller“ des Karischen Meeres etwa $1^1/_2$ Monate lang schiffbar und in mäßigem Umfang trotz der damit verbundenen Schwierigkeiten ein regelrechter Schiffsverkehr zwischen europäischen Häfen und dem Oberlauf des Ob eingerichtet. Aber bald kam man zu der Erkenntnis, daß für ein Aufblühen des Handels von dem Seeweg zwischen Europa und Sibirien niemals viel erhoffen zu sein werde, und es entstand der Plan, eine andere, südlicher gelegene Ausfallpforte für den Verkehr im Flußgebiet des Ob mit Hilfe einer Eisenbahn zu schaffen. Ein in Rußland durch seine bedeutenden Unternehmungen wohlbekannter Großindustrieller, der Deutsch-Russe Knorre, hat kürzlich die Konzession zum Bau einer Polar-Uralbahn erhalten. Wird die Ein- und Ausfuhr der Güter erst einmal auf geradem Wege von der Mündung der Petschera zu der des Ob geschehen, so ergibt sich dadurch eine sehr bedeutende Zeitersparnis, da früher der Seeweg zwischen den beiden Orten die ganze gewaltige Samojeden-Halbinsel zu umschiffen zwang und eine Woche Fahrt notwendig war, wo man dann nur einen Tag brauchen wird. Außerdem wird ein Verkehr nach der Petschera-Mündung einerseits und auf dem Ob andererseits mindestens vier Monate hindurch möglich sein und die Bahn also wenigstens für diese Zeit im Betrieb bleiben.

LITERATUR.

Eisenbahn-Schematismus für Österreich-Ungarn. Der 34. Jahrgang des Eisenbahn-Schematismus für Österreich-Ungarn pro 1908/1909 die Personaldaten aller österreichisch-ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen, die einschlägigen staatlichen Behörden und Ämter etc. enthaltenden und für alle Interessenten des Eisenbahnwesens unentbehrlichen Nachschlagebuches ist soeben erschienen und bei der Redaktion (Wien, II/2, Nordbahnstraße 50) und in allen größeren Buchhandlungen zu haben.

CLUB-NACHRICHTEN.

Am 22. Mai d. J. hielt der Ausschußrat eine Sitzung ab, in welcher der Beschluß gefaßt wurde, die Stelle des Clubsekretärs neu zu besetzen und dem bisherigen Sekretär ab 1. August d. J. den Dienst dreimonatlich zu kündigen. Der Ausschußrat sah sich zu dieser Maßnahme durch den Umstand genötigt, daß der bisherige Kassier, Herr Baurat Schmarda, welcher in dem Club an den Vormittagen freiwillig tätig war, seine Stelle niedergelegt hat. Der bisherige Sekretär ist durch seinen Beruf nicht in der Lage, an den Vormittagen im Club zu amtieren und daher muß dieser Posten mit einer ganztägigen Kraft besetzt werden.

Ferner gelangte in der Ausschußratsitzung ein Schreiben des k. u. k. Eisenbahn- und Telegraphen-Regimentes zur Verlesung, worin der Club durch Entsendung von drei Delegierten und zwar des Herrn Präsidenten und von zwei Mitgliedern des Ausschußrates zur Teilnahme an den Jubiläumsfeierlichkeiten des Regimentes eingeladen wird. Das Regiment wurde in einem Schreiben beglückwünscht und gleichzeitig wurden die Delegierten, nämlich die Herren Se. Exzellenz, Dr. v. Wittek, Sektionschef Dr. Ritter v. Schonka und Zentralinspektor Dr. Scheiber seitens des Ausschußrates als Delegierte nominiert.

Zu der im k. k. Eisenbahnministerium stattfindenden Enquete über die Regelung des Fortbildungswesens für den mittleren Eisenbahnbetriebs- und Verwaltungsdienst werden seitens des Ausschußrates die Herren Regierungsrat August R. v. Loehr und Dr. Franz Hilscher delegiert.

Ober-Ingenieur B. Kriser, Schriftführer.

Die in den Vorjahren allgemein beliebten Wienerwaldspaziergänge werden ab 1. Juni d. J. wieder aufgenommen werden. Vorläufig wurden folgende Exkursionen in Aussicht genommen.

Mittwoch den 3. Juni 1908.

Abfahrt von Wien Westbahnhof 4^{20} Nachm. (Hütteldorf-Hacking 4^{33} Nachm.) nach Purkersdorf-Kellerwiese. Spaziergang auf die Hochrahmalpe (1 St.), Jause, zurück nach Purkersdorf-Kellerwiese Nachtmahl in Roschers Gasthaus. Rückfahrt 10^{21} Abends.

Mittwoch den 10. Juni 1908.

Abfahrt von Heiligenstadt 4^{28} Nachm. nach Greifenstein-Altenberg, Spaziergang nach Hadersfeld (1 St.), Jause, zurück nach Greifenstein (Besichtigung der Ruine). Nachtmahl in dem Gasthause nächst dem Landungsplatze. Rückfahrt 9^{42} oder 10^{41} abends.

Mittwoch den 17. Juni 1908.

Abfahrt von Wien Südbahnhof 4^{10} Nachm. (Meidling-Südbahnhof 4^{17} Nachm.) nach Kaltenleutgeben. Spaziergang zur Geisbergmeierei (1 St.), Jause, Abstieg nach Rodaun ($1^1/_2$ St.). Nachtmahl bei Stelzer. Rückfahrt mit der Südbahn um 9^{51} oder mit der Dampftramway um 10^{42} abends.

Die Exkursionsteilnehmer treffen am Bahnhofe zusammen. Der Ausflug unterbleibt nur bei Regenwetter.

Das Exkursions- und Geselligkeits-Komitee.

Unser Ausflug nach Mariazell.

Des Maimonats zweiter Sonnabend sah am Westbahnhof eine vielhundertköpfige Menge, eine überraschend reiche Teilnehmerzahl, die unserer Losung: „Auf nach Mariazell!“ mit Freude gefolgt war. Schon das Wetter, das zum erstenmal nach vielen kalten Tagen des Lenzes wundersamen Zauber ahnen ließ, entzückte die Ausflügler. Kaum daß der Zug den Westbahnhof verlassen, ward es allen klar, daß Winterstürme endgiltig gewichen dem Wonnemond „Über Wald und Auen weht sein Atem, weit geöffnet lacht sein Aug“. Dazu die Erwartung der vielen Pracht und Herrlichkeit, die die neue Bahn allen ihren entzückten Befahrern bietet, die in jeder Beziehung mit Recht ihren stolzen Namen „Niederösterreichisch-Steirische Alpenbahn“ trägt.

In gehobener Stimmung verlief die erste Etappe der Fahrt und die Erwartung eines unvergleichlichen Naturgenusses erreichte den Höhepunkt, als die neuen schmucken, dabei sehr bequemen, mit allen Neuerungen der Technik versehenen Wagen der Schmalspurbahn in St. Pölten die Ausflügler aufnahmen zur Fahrt in die Regionen der Alpenwelt. Doch erst von der Station Kirchberg an der Pielach, dem tiefsten Punkte der Strecke, beginnt das landschaftliche Bild größeres Interesse zu erregen. Die Gegend ist nicht mehr bloß lieblich, sie wird romantisch. Das Gebirge steiler, die Felsen schroffer, zackiger. Und einer starken Zwingburg verwitterte Ruinen erhöhen den Hauch der Poesie, der Schönheit, in den die ganze Landschaft durch den prangenden Frühling, das frische Grün der Wiesen, die entzückenden Blütenkronen der Bäume getaucht ist. Durch Schluchten und Klüften, durch Felsen und Klausen und Klammen rollt der Zug zur ersten Raststelle, nach Laubenbachmühle, zugleich nach Mariazell, der größten Stationsanlage der Bahn. Sturm auf das Buffet! Und mit gestärkten Sinnen verfolgen dann die Beschauer eine Szenerie, die in immer überraschenderen Effekten ihr helles Entzücken wachruft. Es wird ihnen klar: was sie bis jetzt gesehen haben, das war nur Vorspiel, nur Introduktion. Erst jetzt erreicht das Schauspiel seinen Höhepunkt. Das Gebirge hinan führt die Bahn in immer kühneren Serpentinen in genialer Trassenführung. Tief unten im Tale die Station Laubenbachmühle, stets sichtbar, wird immer kleiner. Der Ausblick immer weiter, das Panorama immer großartiger. Man würde dem Zuge eine kleinere Geschwindigkeit wünschen, an manchen Stellen des packenden Bildes gleich Fausten dem Augenblicke zurufen: „Verweile doch, du bist so schön!“ Im 2368 *m* langen Gösingtunnel erreicht die Bahn ihren höchsten Punkt — 892 *m*. Da, auf einmal, unmittelbar, nachdem wir den Tunnel durchfahren, winkt uns der schneegeschmückte Ötscher, der gleich dem Unterberg, sagenumsponnene Bergesriese. Das Bild ist so herrlich, das muß man gesehen haben.

Aber noch gibt es Großartiges in überwältigender Fülle zu schauen. Über kühne Viadukte, Tunnels Brücken und Dämme geht es langsam talabwärts, immer in schwindelnder Höhe an der Bergwand, an Abgründen und Schluchten, an merkwürdigen Stein-

Digitized by Google

gebilden („Spielmänner“ usw.) vorbei zur Erlaufklause. Tief unten der grüne Bach, umstanden von zerrissenen, drohenden Zinken und Spitzen, ein unvergleichliches Bild wildester Berg- und Felsenromantik.

Das ist landschaftlich der Höhepunkt der Fahrt. Nur kurze Zeit noch und wir sind in Mariazell!

Die Pracht der Natur, die uns die neue Bahn erschließt, läßt uns fast den Dank und die Bewunderung für den Techniker vergessen, der diese Bahn, ein wahres Prunkstück österreichischer Arbeit und Tatkraft und gründlichen Wissens geschaffen.

Denn nicht mühelos bietet die Natur ihre Wunder dar. Der Fachmann weiß es: unter Bewältigung außerordentlicher technischer Schwierigkeiten ward die Bahn erbaut.

Und nicht bloß das technische Können der Erbauer dieser Strecke ist es, das tiefen Respekt einflößen muß. Der Techniker zeigt sich in seiner Trassenführung zugleich als Künstler, der vor schwierigeren Aufgaben nicht zurückschreckt, wann es gilt, dem Auge ein schöneres Bild zu bieten, eine Touristenbahn zu schaffen, wie es nur wenige ihres gleichen gibt.

Und wenn man zu alledem noch die vielen anderen Hindernisse, die der Verwirklichung der Mariazeller Bahn im Wege gestanden sind, in Betracht zieht (Hindernisse legislativer, finanzieller, parlamentarischer Natur), so muß man die Schöpfer der Bahn zu ihrer rühmlichen Ausdauer und ihrem prachtvollen Werke doppelt beglückwünschen.

Noch mehr die Bevölkerung des Pielach-, Natters- und Erlaf-Tales. Denn in allernächster Zeit erfährt die Bahn eine weitere bedeutsame Ausgestaltung: die Elektrisierung der Traktion. Zwei hydraulische Zentralen in Wienerbruck und Trübenbach, eine Maschinenreservezentrale in St. Pölten, unter der fachkundigen Leitung der Landesbahndirektion erbaut, werden nicht nur die für den Betrieb erforderliche Energie liefern, sondern auch den kleinen Betrieben der durchzogenen Gebiete eine billige Antriebskraft zur Verfügung stellen, Betrieben, die früher in Ermanglung einer solchen Kraft dem erdrückenden Übergewicht der Großindustrie weichen mußten. Und so wird die Bahn durch ihren gewaltigen Verkehr (im ersten Betriebsjahre 600.000 Reisende!) ohnehin ein Segen für die durchzogenen Gebiete, den Mittelstand Niederösterreichs tatkräftigst stärken und fördern und dadurch von außerordentlicher wirtschaftlicher Tragweite sein.

Während der Fahrt hatte der Landesbahndirektor W o l f f, der in liebenswürdigster Weise die Honeurs machte, von Wagen zu Wagen wandernd, die dankbaren Ausflügler auf alle Schönheiten der Gegend und alle bedeutenden Bauwerke aufmerksam gemacht. In Wienerbruck und Erlafklause klärte der Landesbahndirektor E n g e l m a n n die Teilnehmer über die Anlage, Situierung und Wirkungsweise der künftigen Elektrizitätswerke, insbesondere über die zu schaffenden Staubweiher, Leitungs- und Turbinenanlagen auf, wodurch dem Bilde zugleich das Relief der Zukunft, und zwar der noch schöneren Zukunft gegeben wurde.

In Mariazell verlief die Zeit den Reiseteilnehmern wie im Nu. Die Besichtigung des altehrwürdigen Gnadenortes, der Kirche, der reichen Schatzkammer mit den frommen Widmungen, Andachten, Ausflüge in die Umgebung, gemeinsame, fröhliche Mahlzeiten — wie kurz ist so ein Tag!

Beim gemeinsamen Mahle am Sonntage nahm unser Präsident, Exzellenz v. W i t t e k, Gelegenheit, dem Danke des Club als solchen, und aller der zahlreichen Teilnehmer an alle um den Ausflug verdienten Faktoren beredten Ausdruck zu geben.

In erster Linie galt dieser Dank dem an dem Ausfluge teilnehmenden Abgeordneten, Landesausschuß Dr. P a t t a i, auf dessen Einladung gelegentlich des am 29. Oktober 1907 im Club gehaltenen Vortrages des Herrn Ober-Baurates E n g e l m a n n über die neue Bahn (vergl. Nr. 2 und 4 unserer Zeitung ex 1908) die genußreiche Exkursion zurückzuführen ist.

Herr Dr. P a t t a i als Vertreter des Landesausschusses im Landeseisenbahnwesen, habe sich durch sein geradezu entzückend liebenswürdiges Entgegenkommen das maßgebende Verdienst um diesen glänzend gelungenen Ausflug erworben.

Exzellenz W i t t e k schilderte im Anschlusse daran auch die Verdienste, die sich Dr. P a t t a i um das Zustandekommen der Bahn erworben, der sich eine Unsumme von schweren juristischen, politischen und egoistischen Hindernissen entgegengestellt hatten, die er alle mit unermüdlicher Geduld, genialem Scharfsinn und unübertrefflichem praktischen Geschick überwunden. Zum Schlusse dankte Exzellenz W i t t e k ihm, den niederösterreichischen Landesbahnen als solchen, sowie den Herren Direktoren W o l f f und E n g e l m a n n nochmals auf das herzlichste für ihre Mühe, Liebenswürdigkeit und die Bereitstellung des prächtigen Sonderzuges.

Dr. P a t t a i, lebhaftest akklamiert, nahm nun das Wort zur Gegenrede. Man kennt P a t t a i als Redner; lebhaft, klar, fließend, treffende Bilder, manchmal drastische Schlager an richtiger Stelle enthaltend, ist seine Rede. Er quittierte den Dank durch Gegendank: Er sowie die Landesbahnen seien dem Club, als Vereinigung von technischem und fachlichem Wissen und Können, dankbar für die Besichtigung der Bahn. Das Lob und die Anerkennung der Fachmänner sei für alle an der Erbauung und Leitung beteiligten, namentlich die Techniker, eine wertvolle Bürgschaft, daß sie das Richtige getroffen, daß ihr Wirken, die viele, viele Mühe dauernd zum Besten des Landes, der ganzen Bevölkerung der von der Bahn durchzogenen Gegenden gereichen werde.

Er schilderte, teils ernst, teils voller Humor, die Schwierigkeiten bei der Entstehung, beim Baue und beim Betriebe im ersten Jahre, sprach mit Stolz von dem mit Sicherheit zu erwartenden weiteren Aufschwunge durch die im Zuge befindliche Elektrisierung der Traktion, wodurch Österreich die erste elektrisch betriebene Vollbahn größerer Ausdehnung erhalten werde und feierte zum Schlusse in persönlicher Apostrophierung die Verdienste des Präsidenten des Club, Exzellenz W i t t e k, um das österreichische Eisenbahnwesen.

Nicht endenwollender Beifall lohnte die beiden Redner.

Die Abfahrtszeit naht. Die niedlichen schmucken Wagen vereinen wieder die Reisegenossen. Man ist mittlerweile bekannter und wärmer geworden und fröhliches Geplauder und erneute Bewunderung der tausend Schönheiten der Fahrt nimmt die Gesellschaft, in der die Damenwelt reich vertreten war, gefangen. Die Schatten der Nacht lagerten über Wien, als man den Zug verließ, von einem Ausfluge, wie er gelungener gar nicht gedacht werden kann.

Nun noch eine gern erfüllte Pflicht des Berichterstatters, der in diesem Punkte sicher ist, namens a l l e r Teilnehmer zu sprechen. Unser vortreffliches Exkursionskomitee, an seiner Spitze die Herren M a u s c h, Oberstleutnant K o n r a d y und Dr. L e i p e n, hat Musterhaftes geleistet. So bis ins kleinste Detail wohl vorbereitet und gelungen durchgeführt war noch kein Clubausflug. Der herzliche Dank aller 403 Teilnehmer mag alle die Herren für ihre große Mühe und Opfer an Zeit entschädigen.

Vivat der nächste Clubausflug nach? (Eisenerz hat mir jemand verraten.) Dr. Viktor K r a k a u e r.

Mitteilung.

Das Mitglied des Ausschußrates, Herr k. u. k. Oberstleutnant Alfred K o n r a d y, ist dem Benefizien-Komitee beigetreten.

In das Vergnügungs-Komitee wurden kooptiert die Herren: Friedrich P e l z, k. u. k. Hauptmann im Eisenbahn-Bureau des k. u. k. Generalstabes und Dr. Hugo H u s s e r l, Bahnkonzipist der k. k. Nordbahndirektion.

Herr Dr. Hans K n e i s s, Bahnkonzipist der k. k. Staatsbahndirektion hat vom Herrn Dr. Arthur S c h e i b e r, Bahnkonzipist der k. k. Staatsbahndirektion den Verschleiß der Anweisungen für die Theater- und Vergnügungs-Etablissements übernommen.

Das Clubsekretariat.

Neue Begünstigungen*).

Koch- und Haushaltungs-, Industrie- und Fortbildungsschule in Spezialkursen, III. Hintzerstraße 3, Mezzanin 3. — 10% Ermäßigung des Schulgeldes.

Handelsschule S t r e i l N a c h f., I. Postgasse 11 und Schönlaterngasse 13. Gewährung von Halbfreiplätzen für Knaben mit dem monatlichen Schulgelde von K 15.— zum Besuche des I. Jahrganges der zweiklassigen Handelsschule und für Mädchen mit dem monatlichen Schulgelde von K 10.— zum Besuche des I. Jahrganges der zweiklassigen Handelsschule und K 12.— zum Besuche des einjährigen Fachkurses.

L. Z w i c k l's W w e., photographisches Atelier, I. Weihburggasse 1. Ermäßigte Preise für Clubmitglieder:

Visit-Format:		Kabinet-Format:	
3 Stück	K 2.—	3 Stück	K 7.—
6 „	„ 4.—	6 „	„ 10.—
12 „	„ 7.—	12 „	„ 16.—

und Gruppen-Aufnahmen von K 8.— aufwärts.

Erneuerung einer Begünstigung.*)

„Villa Meta“ in Bad Reichenhall. Die Besitzerin, Frau Adele S c h w a r z, Med. Dr. Wwe. gewährt den Clubmitgliedern und deren Angehörigen eine 10%ige Ermäßigung des Pensionspreises.

Aufgehobene Begünstigungen:

Josef E b e r l e, Buchdruckerei, VII. Schottenfeldgasse 38 (Beg. B. Seite 10) und die S e z e s s i o n, Vereinigung bildender Künstler Österreichs (Beg. B. Seite 30) haben die Begünstigung aufgehoben.

*) Wir ersuchen von dieser, sowie von allen bisherigen Begünstigungen bei jeder sich bietenden Gelegenheit Gebrauch zu machen und eventuell auf die Begünstigungen Bezug habende Wünsche und Reklamationen dem Clubsekretariat brieflich bekanntzugeben.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten.

Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hilscher.

Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16

Digitized by Google

K. k. Staatsbahndirektion Wien.

Eröffnung der Haltestelle Pürgg.

Am 1. Mai wurde die zwischen den Stationen Steinach—Irdning und Klachau in Km 3·716 der Linie Steinach—Irdning—Schärding gelegene Haltestelle Pürgg für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet. Die Entfernungen betragen ab Steinach—Irdning 4 *km*, ab Klachau 6 *km*. Die Verkehrszeiten der in dieser Haltestelle Aufenthalt nehmenden Züge sind im Fahrplane bereits kundgemacht.

Die Ausgabe der Fahrkarten findet im Wächterhause Nr. 3, die Gepäcksabfertigung im Nachzahlungswege statt.

Abänderung der Bezeichnung der Station Straßenhaus.

Die bisherige Bezeichnung der in der Strecke Innsbruck—Lindau gelegenen Station „Straßenhaus" wurde vom 1. Mai 1908 an in „Thüringen Ludesch" abgeändert.

Niederschlesisch-österreichischer Kohlenverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. Mai 1908 bis auf weiteres, längstens jedoch bis 1. Februar 1909, wird die Station Freudenthal der k. k. österreichischen Staatsbahnen in den vom 1. Februar 1908 gültigen Tarif für den obengenannten Kohlenverkehr aufgenommen.

Über die Höhe der Frachtsätze erteilen die beteiligten Stationen Auskunft.

K. k. priv. österreichische Nordwestbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

Niederschlesisch-österreichischer Kohlenverkehr.

Tarif vom 1. Februar 1908.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1908 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1909 werden die „Besonderen Bestimmungen" auf Seite 11 und 1 b) durch folgenden Zusatz ergänzt: „Für Wagen mit einem Ladegewicht von 20 *t* und mehr wird nur ein Ladegewicht von 15 *t* gerechnet.

Direktion der k. k. priv. österreichischen Nordwestbahn und k. k. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn
auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-österreichischer Eisenbahn-Verband.

(Einführung des Nachtrages IV zum Tarif, Teil III Heft 2 vom 1. August 1906.) Berichtigung der im V. B., Nr. 51 vom 7. Mai 1908 unter 904 enthaltenen Kundmachung.

Die durch den Nachtrag eintretenden Frachterhöhungen und Verkehrsbeschränkungen gelten nicht vom 1. Juli 1908, sondern vom 15. Juli 1908.

K. k. priv. österreichische Nordwestbahn
namens der Verbandsverwaltungen.

K. k. Nordbahndirektion.

Nr. 45.684 ex 1908.

Kundmachung.

(Offene Bauingenieurstellen.)

Die k. k. Nordbahndirektion beabsichtigt 6 Bau-Ingenieure mit mindestens zwei- und mehrjähriger Privatpraxis für den Bau- und Bahnerhaltungsdienst aufzunehmen und je nach der Dauer der Praxis und Verwendbarkeit der Kompetenten deren sofortige Anstellung als Bauadjunkten (IX. Dienstklasse der k. k. Staatseisenbahn-Beamten) oder als Baukommissäre (VIII. Dienstklasse der k. k Staatseisenbahn-Beamten) beim k. k. Eisenbahnministerium zu beantragen.

Bewerber um diese Posten können ihre mit 1 Krone gestempelten Gesuche, welche mit Tauf- oder Geburtsschein, dem Heimatschein, den Original - Studienzeugnissen (Zeugnis der 2. Staatsprüfung) den Verwendungszeugnissen und einem Sittenzeugnisse belegt sein müssen, bei der k. k. Nordbahndirektion in Wien (II. Nordbahnstraße 50) einreichen.

Für die Erlangung dieser Stellen sind außer der erwähnten Privatpraxis noch folgende Erfordernisse nachzuweisen:

1. Die österreichische Staatsbürgerschaft;
2. ein Alter von höchstens 35 Jahren (bei Altersüberschreitung ist die Erlangung der Altersnachsicht nicht ausgeschlossen);
3. eine gesunde Körperbeschaffenheit, für deren Konstatierung die bahnärztliche Untersuchung vorbehalten bleibt;
4. die Kenntnis der deutschen Sprache als der Dienstsprache. Bewerber, welche außerdem die böhmische oder polnische Sprache beherrschen, haben gegenüber anderen Bewerbern den Vorzug;
5. die Absolvierung der Bauingenieurschule mit beiden Staatsprüfungen an einer technischen Hochschule des Inlandes;
6. ein ehrenhaftes Vorleben.

Wien, am 11. Mai 1908. **K. k. Nordbahndirektion.**

K. k. österreichische Staatsbahnen.
(K. k. Nordbahndirektion.)

Schnellzugsverbindungen

von Wien nach Berlin und retour via Oderberg.

Schnellzüge Wien—Berlin.

Ab Wien (Nordbahnhof)	*† 7.50 früh	3.05 nachm.	* 10.05 nachts
An Oderberg	12.09 nachm.	8.51 abends	3.00 früh
„ Breslau	3.10 „	11.40 nachts	5.55 „
„ Berlin (Schl.-Bhf.)	8.36 abends	5.08 früh	11.01 vorm.
Fahrdauer Wien—Berlin	12 St. 46 Min.	14 St. 03 Min.	12 St. 59 Min.

Schnellzüge Berlin—Wien.

Ab Berlin (Schl.-Bhf.)	*† 8.42 früh	4.57 nachm.	* 11.50 nachts
„ Breslau	2.15 nachm.	10.05 nachts	6.10 früh
„ Oderberg	5.13 „	1.18 „	10.17 vorm.
An Wien (Nordbahnhof)	9.40 abends	6.15 früh	3.35 nachm.
Fahrdauer Berlin—Wien	12 St. 58 Min.	13 St. 18 Min.	15 St. 45 Min.

Weitere Verbindungen nach und von Hamburg, Kiel, Hannover, Bremen, Amsterdam, Rotterdam und London.

* Verkehr direkter, sehr bequemer Wagen I. und II. Klasse von Wien nach Berlin und retour.

† Restaurationswagen von Wien bis Oderberg bezw. Berlin und retour.

Bei den Nachtschnellzügen verkehrt ein direkter Schlafwagen I. und II. Klasse.

Die offizielle Auskunfts- und Fahrkartenausgabestelle in Berlin ist das „Amtliche Verkehrsbureau der k. k. österr. Staatsbahnen und des österr. Lloyd, Berlin, Unter den Linden 47" (Ecke Friedrichstraße).

Die kürzesten Schnellzugsverbindungen

von Wien (Nordbahnhof) nach Krakau und Lemberg

mit direkt verkehrenden, sehr bequemen, durch gedeckte Übergänge verbundenen Wagen I. und II. Klasse sind wie folgt hergestellt:

Ab Wien (Nordbahnhof)	† 7.50 früh	* 8.00 abends	** 10.05 nachts
An Krakau	2.43 nachm.	2.55 nachts	6.20 früh
„ Lemberg	8.40 abends	8.55 früh	1.30 nachm.
Fahrdauer Wien—Lemberg	12 St. 50 Min.	12 St. 55 Min.	15 St. 25 Min.
Ab Lemberg	† 8.25 früh	** 2.55 nachm.	* 7.05 abends
„ Krakau	2.31 nachm.	9.54 nachts	1.05 nachts
An Wien (Nordbahnhof)	9.40 nachts	6.15 früh	8.05 früh
Fahrdauer Lemberg—Wien	13 St. 15 Min.	15 St. 20 Min.	13 St. — Min.

Weitere Verbindungen via Lemberg nach und von Czernowitz, dann nach und von Podwoloczyska.

† Restaurationswagen verkehren von Wien nach Lemberg und retour.

* Verkehr direkter Schlafwagen I. und II. Klasse von Wien nach Lemberg und retour.

** Verkehr eines Schlafwagens von Wien nach Podwoloczyska u. retour.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Sommer 1908. Sommer 1908.

Reiseverbindungen

zwischen

Wien, den Alpenländern, Italien und Ungarn.

Giltig vom 1. Mai 1908.

[illegible]

Digitized by Google

Wilhelm Beck & Söhne

k. u. k. Hoflieferanten

FILIALEN: Lemberg, Innsbruck, Sarajevo.

Wien, VIII. Langegasse 1, Zentrale.

Uniformen, Uniformsorten

Kürschnerwaren und Kappen

für Eisenbahnen. 651

Österreichische

Siemens-Schuckert-Werke

Wien, XX/2. Engerthstraße 150.

Elektrische Beleuchtung 696

Elektrische Kraftübertragung

Elektrische Bahnen

Dynamomaschinen • Schaltapparate • Installationsmaterial. • Elektromotoren • Zähler • Bogenlampen.

Installationsbureau: VI/1 Mariahilferstraße Nr. 7.

Stefan v. Götz & Söhne

Wien und Budapest

Wien	Budapest
XX/1. Bez., Gießmanngasse 2.	b. Ganz & Co., Steinbrucherstr.
XX/1. Nordwestbahnstraße 53.	

Eisenbahn-Sicherungsanlagen

Bahnschranken mit und ohne Vorläutesicherung,

Zentralweichenstellungen

Signalanlagen, Industriegeleisesicherungen, Geleisesperrbäume, Wechselsperren, Sperrschuhe, Sicherungs- und Signaleinrichtungen aller Art für Eisenbahnen und Ausrüstung hiezu.

Rein pneumatische Niederdruck-Weichen und Signalstellung nach den Patenten der General Railway Signal Co., Buffalo und Rochester U.S.A. und der British Pneumatic Railway Signal Co., Ltd. London.

Werkzeuge und Gebrauchsartikel

für den

Bahnbau, Bahnerhaltungs-

und

Betriebsdienst

Berg- und Hüttenwesen

Bremsschuhe, Waggonschieber etc. Patent Büßing

Bremsschlitten Patent Schön.

Seuthe'sche Knall- und Lichtsignale

Telegramm-Adresse: Bahngötz Wien Telephon.

„A B C"-Code fünfte Ausgabe in Verwendung.
Telephon 21682 und 21683 interurban. 627

Fabrik für

Eisenbahnsicherungsanlagen

Südbahn-Werk

Wien

X/3 Triesterstraße Nr. 40.

Telephon 8978.

Bahnschranken, Vorläutesicherungen, Schrankenantriebe. • Zentral-Stellwerke, Blockapparate. Signale, Kontaktschienen, Fühlschienen, Sperrbäume. • Wechselsperrschlösser. 456

C. Schember & Söhne

k. und k. Hof-Brückenwagen und Maschinenfabrik

Wien, I. Akademiestrasse 4

empfehlen ihre Erzeugnisse in Lokomotiv-, Waggon-, Fuhrwerks-, Magazin- und Autom. Wagen sowie Wagen aller Art.

Siemens & Halske

Aktiengesellschaft Wien.

Werk: III. Hainburgerstraße Nr. 29.

Direktion: III. Apostelgasse Nr. 12.

Eisenbahn-Sicherungsanlagen. Schwachstromanlagen.

Telegraphen- und Telephonanlagen, Anlagen für drahtlose Telegraphie, Marine- und Gruben-Signalapparate, Minenzünder, Feuermelde-, Wächterkontroll- und Alarmanlagen, Wassermesser, Wasserstands-Fernmelder, Schalttafel-Meßinstrumente, Wissenschaftliche-, Laboratoriums- und Eicheinrichtungen, Elektromedizinische Apparate, Röntgen-Einrichtungen, Trockenelemente, nasse Elemente, Elemente für Momentbeleuchtung, S. & H.-Beutelelemente, Kabel- und Leitungsdrähte für Telephon- und Telegraphenzwecke. 693

Kraluper Mineralöl-Raffinerie

690

PRAG liefert helle und dunkle Zylinderöle für Normal- und Heißdampf, helle und dunkle Maschinenöle, Wagenachsenöle, Petroleum, Benzin, Fette etc. etc.

Darlehen!

Allgemeine Cautionsbank Aktiengesellschaft

General-Repräsentanz für Österreich:

WIEN, IV. Technikerstraße Nr. 5.

Die Allgemeine Cautionsbank gewährt an **Eisenbahnbeamte** Darlehen gegen Gehaltsvormerkung zu außerordentlich günstigen Bedingungen, u. zw.: 1. Die Bank fordert an Darlehenszinsen pro anno 6½%; selbstredend immer von der verbleibenden Restschuld. 2. Der Darlehenswerber hat sich hinsichtlich seines Gesundheitszustandes einer ärztlichen Untersuchung zu unterziehen. Die übliche teure Lebensversicherung wird jedoch nicht verlangt. Für den Fall des Ablebens des Darlehenswerbers erlischt die restierende Schuld, so daß den Erben keinerlei Verpflichtung auferlegt bleibt. Für diesen seitens der Bank gebotenen Vorteil ist alljährlich ein mäßiges Schadendeckungsentgelt, dessen Höhe sich nach dem Alter des Darlehenswerbers richtet, immer nur von der verbleibenden Restschuld zu bezahlen. 3. Die übliche Stellung der Bürgen kann gegen eine einmal zu entrichtende mäßige Zahlung unterbleiben. (3 Perzent der Darlehenssumme.) 4. Bei der Erteilung des Darlehens werden als einmalige Kosten die Barauslagen und 1 Perzent Bankprovision in Abrechnung gebracht.

Zu weiteren Informationen ist die Bank jederzeit bereit und stehen Antragsformulare zur Verfügung. 702

Für den Inseratenteil verantwortlich Annoncen-Expedition M. Pozsonyi, Wien, IX. Hörlgasse 5.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten.

Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hilscher.

Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

University Library JUL 7 1908

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

Redaktion und Administration:
WIEN, I. Eschenbachgasse 11.
Telephon Nr. 855.
Postsparkassen-Konto der Administration: Nr. 806.245.
Postsparkassen-Konto des Club: Nr. 860.098.
Beiträge werden nach dem vom Redaktions-Komitee festgesetzten Tarife honoriert.
Manuskripte werden nicht zurückgestellt.

ORGAN
des
Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

Erscheint von April bis Oktober am 1. und 15. jedes Monates
von November bis März jeden Montag.

Abonnement inkl. Postversendung
in Österreich-Ungarn:
Ganzjährig K 10. Halbjährig K 5.
Für das Deutsche Reich:
Ganzjährig Mk. 12. Halbjährig Mk. 6.
im übrigen Auslande:
Ganzjährig Fr. 20. Halbjährig Fr. 10.
Bezugsstelle für den Buchhandel:
Spielhagen & Schurich in Wien.
Einzelne Nummern 30 Heller.
Offene Reklamationen portofrei.

Nº 18. Wien, den 15. Juni 1908. XXXI. Jahrgang.

Klingers Reflexions-Wasserstands-Anzeiger



Über
200.000 Stück
in allen Industriestaaten der Welt im Betriebe.



Vorteile:
Wasserstand schwarz,
Dampfraum silberglänzend,
Rasches Erkennen des Wasserstandes,
Größte Betriebssicherheit,
Schutzgläser absolut überflüssig,
Täuschungen über den Stand des Wassers im Kessel ausgeschlossen.
Vollster Schutz gegen Explosionen wegen Wassermangel!

Kein Kessel sollte ohne diese Apparate in Verwendung stehen.

Gumpoldskirchner Maschinen- und Metallwaren-Fabrik
Rich. Klinger
GUMPOLDSKIRCHEN bei Wien. 657

Bei der Lokalbahn Smečno—Schlan werden folgende Stellen ausgeschrieben:

Ein Betriebsleiter ab 1. September d. J.,
ein Heizhausleiter zugleich Stationsleiter
und ein Zugsführer
beide mit sofortigem Dienstantritt.

Von den Reflektanten, welche die nötige Eignung nachweisen müssen, wird Kenntnis der böhmischen und deutschen Sprache verlangt.

Gesuche mit Zeugnisabschriften, die nicht retourniert werden, sind zu richten an: Gräflich Clam Martinicsche Schleppbahn Smečno—Schlan.



Echte Brillant- und Diamantringe von fl 8 bis 500
Echte Brillant- und Diamant-Ohrringe von fl 10 bis 1000
in selten großer Auswahl, sowie reichhaltiges Lager in Gold-, Silber- und Juwelen-Gegenständen preiswert.



Bei Barzahlungen 10 Prozent.
Illustrierte Preisliste gratis und franko.
A. E. DOLLINGER, en gros und en detail.
Wien, IV., Favoritenstraße Nr. 22.

PATENT-AZETYLEN-TYRES-ABZIEHÖFEN
Spezialkonstruktionen für **Stationsbeleuchtung**
Gasakkumulatoren für **Waggonbeleuchtung**
und **Autogene Schweißung**
Allgemeine Carbid- & Acetylen-Gesellschaft Franz Krükl & Co.
ZENTRAL-BUREAU WIEN, VI. Köstlergasse Nr. 5. 678

Leopolder & Sohn
Wien, III/1 Erdbergstraße 52.
Leipzig-Schleussig, Seumestraße 86.
Fabrik für Telegraphen-Apparate, Telephone und Telephon - Zentral - Umschalter, elektrische Stations-Deckungssignale und Bahnwächter-Läutewerke für Eisenbahnen, Telegraphen - Batterien und Leitungsmateriale, Wassermesser eigenen Patentes für städtische Wasserwerke, Bierbrauereien und Maschinenfabriken. 666
Alle Telephon- und Telegraphen-Einrichtungen werden prompt ausgeführt und Voranschläge **kostenfrei** ausgearbeitet.

K. k. priv. **Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt**
Errichtet im Jahre 1825. Wien, I. Wollzeile 39.
Die Anstalt versichert: a) Gebäude samt deren Zubehör,
b) Mobilien aller Art 613
c) Bodenerzeugnisse gegen Hagelschlag.
Reservefond d. Anst.: K 8,376.191·17 Ges.-Versicherungssumme K 2.408,808.638
Anzahl der Mitglieder: 159.054.

Schnelldreh-Revolverstahl Nº5%
Marke: Nº5%
als Schnell- und Hart-Drehstahl noch dort zu verwenden wo kein anderer mehr aushält!
Rudolf Schmidt & Co, Gußstahlwerk, Wien, X./3.

Digitized by Google

Schrauben- u. Schmiedewaren-Fabriks-Aktiengesellschaft

Brevillier & Co. und A. Urban & Söhne

Wien, VI. Magdalenenstraße 18. 699

Fabriken: Neunkirchen an der Südbahn, Floridsdorf und Gradenberg. Nieten, Schrauben, Muttern, Drahtstiften und Schmiedewaren.

Deckert & Homolka

Elektrotechnisches Etablissement

Fabriks- u. Engros-Lager IV. Favoritenstr. 42. **WIEN** Niederlage u. Installation I. Kärntnerstr. 42.

Budapest. Prag. Brünn. Paris.

Fabrikation • Installation



von Telegraphen- und Mikrotelephon-Apparaten für alle Zwecke, insbesondere für den Eisenbahn-Signal-, Sicherheits- und Meldedienst, Blitzableitern, Dynamos, Elektromotoren und Ventilatoren, Wasserstands-Anzeigern, Beleuchtungskörpern, staub- und wasserdicht. 548

Lebensversicherungs-Institut des Club österreichischer Eisenbahn-Beamten

Newyorker Germania WIEN, I. Stubenring Nr. 18, im eigenen Hause.

Versicherungen in Kraft Ende 1906 564,000.000 Kronen, Aktiva laut Bilanz 1906 185,000.000 Kronen, Überschuß der Jahresgebarung 1,685.700 Kronen, Dividenden verteilt an Versicherte 1906 2,422.100 Kronen, Kautien bei der k. k. Staats-Zentralkasse 10,487.500 Kronen.

Die Gesellschaft verteilt Dividenden schon nach einjährigem Bestehen der Polizze. Die Polizzen sind nach einjährigem Bestande unanfechtbar (Darlehens-Deckungs-Polizzen), genießen sofortige Unanfechtbarkeit bei Selbstmord oder Tod durch Duell. Die Kriegsversicherung Wehrpflichtiger wird ohne Prämienerhöhung übernommen. Mitglieder des Club österreichischer Eisenbahn-Beamten genießen besondere Begünstigungen.

RUNDSCHAU FÜR TECHNIK UND WIRTSCHAFT

ZENTRALORGAN FÜR DIE FORTSCHRITTE DER INDUSTRIE, VERKEHRSTECHNIK, FÜR SOCIALPOLITIK, VOLKSWIRTSCHAFT u. VERWALTUNG

HERAUSGEBER DIPL. ING. ALFRED BIRK, EISENBAHNOBERING. a. D. O. PROF. a. D. K. K. DEUTSCHEN TECHN. HOCHSCHULE IN PRAG — VERLAG VON A. HAASE, PRAG I. ANNAHOF — POSTSPARKASSENKONTO 50.308 — TELEPHON 508

Alleinige Anzeigen-Aufnahme

M. Pozsonyi, Wien,

IX. Hörlgasse 5.

Witkowitzer Bergbau- und Eisenhütten-Gewerkschaft

Witkowitz (Mähren).

Post- und Telegrammadresse: *Witkowitz, Eisenwerk.* Eisenbahnstation: Schönbrunn und Mähr.-Ostrau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Erzeugnisse: Roheisen, Eisengußware, vornehmlich Röhrenguß nachstehender Methode für Wasser-, Dampf- und Gasleitungen, Maschinen- und auch Bauguß, Stahlguß, Walzmaterial, und zwar: Stab- und Fassoneisen, Bau- und Waggonträger, Reservoir- und Kesselbleche, Stabstahl, Stahlbleche, Eisenbahn- und Grubenmaschinen aus Martinstahl, Tyres aus Martin- und Spezialstahl, Eisenbahnwaggonräder, Waggonachsen, komplette Räderpaare, Wechsel und Kreuzungen, Drehscheiben, Wasserstations-Einrichtungen, Dampfkessel, Reservoirs, Gasometer, Brücken- und sonstige Baukonstruktionen, Gittermaste, Schmiedestücke und diverse Zeugschmiedware, Maschinenbau, speziell Bergwerksmaschinen für Förderung und Wasserhaltung, Pumpensätze und Ausführung diverser maschineller Einrichtungen, mittels Wassergas geschweißte, elektrisch geschweißte und maschinell gepreßte Blechwaren, stumpf- und patentgeschweißte, wie auch nahtlose Röhren, Rohrmaste, feuerfeste Ziegel und basische Steine.

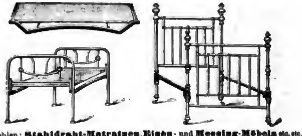
Anfragen sind zu richten an die Zentral-Direktion in Witkowitz, Eisenwerk oder an die Kommerzielle Direktion, Wien, I. Operngasse 6 oder an das Verkaufsbureau, Peng, Stadtpark 19 685

HUTTER & SCHRANTZ A.-G.

SIEBWAREN- u. FILZTUCHFABRIKEN.

K. u. K. HOF- LIEFERANTEN

Wien, VI. Windmühlgasse Nr. 20



empfehlen: **Stahldraht-Matratzen, Eisen- und Messing-Möbeln** etc. etc. in vorzüglichster Ausführung zu sehr mäßigen Preisen.

Illustrierte Kataloge gratis und franko.

Österreichische Eisenbahn-Verkehrsanstalt WIEN I. Volksgartenstraße 3.

Vermietung von Spezialwagen aller Art, Kastenwagen und Lowrys, Eis- und Kühlwagen, Zisternenwagen, Spezialwagen für Weintransporte etc., Projektierung, Bau und Finanzierung von Lokal- und Schleppbahnen, Errichtung von Reservoirs (Tanks) und Rohrleitungen (pipe lines) für Petroleum. 531

Soeben beginnt zu erscheinen:

Meyers Grosses Konversations-Lexikon.

Sechste, gänzlich neubearbeitete und vermehrte Auflage.

Ein Nachschlagewerk des allgemeinen Wissens.

148,000 Artikel u. Verweisungen.

11,000 Abbildungen, 1400 Tafeln und Karten.

20 Bände in Halbleder gebunden zu je 10 Mark.

Prospekte und Probehefte liefert jede Buchhandlung.

Verlag des Bibliographischen Instituts in Leipzig und Wien.

Trifailer Kohlenwerks-Gesellschaft, Wien, III. Rennweg 5. 610

Buchhandlung Gustav Fock, G. m. b. H., Leipzig

sucht zu kaufen: Österreichische Eisenbahnzeitung, Jahrgänge 1896—1907.

Für Eisenbahnen.

Die Inhaber des österr. Patentes Nr. 20720, Zusatz zu Patent Nr. 16644, betreffend:

„Schienenstoßverbindung"

suchen zwecks praktischer Ausübung ihrer Erfindung in Österreich mit Interessenten in Verbindung zu treten. Gefl. Anfragen unter Angabe obiger Patentnummer befördert Patenwalt V. Tischler, Wien, VII. Siebensterngasse 39. 716

Waggon-Bauanstalten.

Der Inhaber des österr. Patentes Nr. 20946, betreffend:

„Selbsttätige Rücklaufbremse für Eisenbahnfahrzeuge"

sucht zwecks praktischer Ausübung seiner Erfindung in Österreich mit Interessenten in Verbindung zu treten. Gefällige Anfragen unter Angabe obiger Patentnummer befördert Patentanwalt V. Tischler, Wien VII, Siebensterngasse 39. 72

Digitized by Google

Österreichische
Eisenbahn-Zeitung.
ORGAN
des
Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

№ 18. Wien, den 15. Juni 1908. XXXI. Jahrgang.

Städtische und private Straßenbahnen in Österreich.

Von Paul Stiassny.

(Fortsetzung.)

Die Verkehrsauslagen für einen vollgeladenen Zug sind nur wenig höher als für einen leeren. „Abnützung und Verbrauch“, heißt es an einer anderen Stelle, „sind das Ergebnis der Bewegung. Ein Personen- oder Güterwagen nützt sich im Fahren tatsächlich ebenso rasch ab, wenn die Beladung eine leichte, als wenn sie eine schwere ist. Daher macht es, wenn das Rollmaterial überhaupt zu fahren hat, keinen Unterschied, wie gering seine Beladung sein mag“. Der Autor kommt zu dem Ergebnis, daß Auslagen wohl mit dem Verkehre steigen, aber in weit langsamerem Verhältnis: „Die Belastung pro Verkehrseinheit sinkt“. An diese, durch viele Beispiele erläuterten Darlegungen knüpft sich eine Folgerung von äußerster Wichtigkeit. Mit welcher Zusatzziffer sollen die laufenden Kosten einem einzelnen Transportobjekt aufgerechnet werden? „Bände sind geschrieben worden, um zu beweisen, daß den Eisenbahntarifen die Beförderungskosten zugrunde gelegt werden sollten. Eine solche Grundlage ist eine Unmöglichkeit, da niemand weiß oder wissen kann, was die Beförderungskosten ausmachen; verlangen, daß die Tarife automatisch auf Grund der Beförderungskosten erstellt werden sollen, heißt etwas verlangen, was unmöglich ist“. Mit der Anerkennung der Tatsache, daß infolge der Starrheit eines großen Teiles der Auslagen die längere oder kürzere Benützung eines Waggons durch einen Fahrgast für die Kostenberechnung irrelevant ist, ist aber der Einheitstarif auch privatwirtschaftlich vollständig gerechtfertigt.

Gegenüber den angeführten Pro-Argumenten verfügen jedoch die Einheitstarifgegner über einen recht gewichtigen Einwand. Sie kommen nämlich mit Erfahrungen aus der Praxis. Solange man mit diesen nicht aufzuwarten imstande war, wurde nur davon gesprochen, daß der niedrige Einheitssatz ein Geschenk an die wohlhabende Klasse bilde. Vor einigen Jahren aber konnte der Generalsekretär der Straßeneisenbahn-Gesellschaft in Hamburg, Vellguth, in seinem Referate „Neuere Grundsätze über Tarife der Straßenbahnen“ erklären, daß sich nur der Zonentarif bewährt hat. Einzig dieser bringe Ausgaben und Einnahmen in Einklang und „er allein bilde die Handhabe, die Netze auch nach solchen Gegenden auszubauen, nach welchen es das öffentliche Interesse erfordert, ohne daß bereits ein entsprechendes Verkehrbedürfnis eine Bahn rechtfertige“. Dieser Satz dürfte sich aber nicht aufrecht erhalten lassen, so sehr ihm auch einzelne Erfahrungen Recht zu geben scheinen. Es ist allerdings Tatsache, daß Bahnen, die bei Elektrisierung oder Übergang zum kommunalen Betriebe gleichzeitig den Einheitstarif einführten, schon nach kurzer Zeit infolge schlechter finanzieller Ergebnisse zum Zonentarif zurückkehrten. So sank, als in Düsseldorf der Einheitstarif von 10 Pfennigen an Stelle des alten Streckentarifes trat, die Einnahme um 11%, die Frequenz von 3·00 auf 2·94 Personen pro Wagenkilometer, was in einer Verringerung des Gesamteinganges um Mk. 217.000 zum Ausdrucke kam. Die Verwaltung wartete die Ergebnisse der folgenden Jahre nicht ab, sondern zog es vor, zu einem teilweisen Zonentarif zurückzukehren. Ein ungünstiges Resultat wiesen auch die Dresdner Straßenbahnen nach Einführung des 10 Pfennig-Tarifes auf. Die Zahl der beförderten Personen wuchs um 6073, die Tageseinnahme sank aber um Mk. 3047. Auch in München ist das gleiche Resultat zu beobachten. Man versprach sich glänzende Einnahmen aus dem Einheitstarif, da die Elektrisierung mit der Verbilligung Hand in Hand ging. Zur nicht geringen Enttäuschung blieben die erhofften Betriebsüberschüsse aus und man sah sich veranlaßt, 1903 auf den Zonentarif zurückzugreifen. Derartige trübe Erfahrungen können wohl leicht verallgemeinert werden und zu einer prinzipiellen Abwehr einheitlicher Sätze führen. Die angeführten Tatsachen sind aber sicherlich nicht beweiskräftig. Zu-

Digitized by Google

nächst ist zu bemerken, daß die Reue und Umkehr den Verbilligungen immer zu bald folgte, und daß der Bevölkerung keine Zeit gelassen wurde, sich den bequemeren Verhältnissen langsam anzupassen. Ferner ist nicht zu übersehen, daß in den genannten Städten auch der Netzbau zur Zeit des Einheitstarifes starke Fortschritte machte. Die neuen Linien konnten wohl schwerlich sofort dieselbe Frequenz aufweisen wie die längst bestehenden Geschäftsverkehrsstrecken. Wenn Vellguth meint, daß der Netzausbau wirtschaftlicherweise daher nur im Zeichen des Zonentarifes vor sich gehen könne, so glaubt im Gegensatze hierzu Lindemann, daß es ganz gleichgültig sei, welches System auf neuerbauten Linien zur Anwendung komme. Das Gesamterträgnis muß durch diese sinken, ob Einheits- oder Zonentarif gilt. Endlich gibt es eine große Anzahl von Städten, darunter vielfach solche mit privaten Betrieben, die am Einheitstarife festhalten und trotzdem sehr schöne finanzielle Ergebnisse aufzuweisen haben: so findet sich bei der Magdeburger Straßeneisenbahn eine Dividende von 10%, bei der Brüsseler Straßeneisenbahn eine solche von 14·25% auf das alte Aktienkapital. Bei einem Vergleich von Gruppen mit je zehn Betrieben stellen sich die Einnahmen für die Teilstreckenbetriebe pro Wagenkilometer auf 32·47 Pfennige, für Einheitsbetriebe auf 31·29 Pfennige. Diese um bloß 3·64% geringeren Durchschnittseinnahmen bei Einheitstarifen, können wohl kaum als symptomatisch gelten.

Haben die Betriebe mit Zonentarif im Deutschen Reiche durch ihren Sprecher mit dem Hinweise auf den Netzausbau ein geschicktes Wort der Verteidigung gefunden, so wäre man in Österreich, dem Lande der Zonenstrecken κατ ἐξοχήν, um das Motiv in Verlegenheit. Mit Ausnahme von Wien kann von einem Netzausbau überhaupt nicht gesprochen werden, nicht in Städten mit munizipaler Geschäftsleitung und nicht im Lager der Aktionäre. Eine Zusammenstellung von 1898—1905, dem letzten von der ausgegebenen Eisenbahnstatistik erfaßten Jahre, gibt folgendes beschämende Resultat. In diesem Zeitraum von sieben Jahren sind völlig stationär geblieben: Die städtischen Bahnen in Lemberg mit 8·3 *km*, in Pilsen mit 10·3 *km*, ferner in Brüx mit 12·9 *km*, in Olmütz (5·3 *km*) und Aussig (7·2 *km*). Linz vergrößerte im Jahre 1902 um 6 *km* auf 12 *km*, die Landeshauptstadt Prag fügt ihrem Netze nur 1899—1901 die Strecken von 6, 13 und 9 *km* zu, während sie bis 1905 nur mehr Bruchteile von Kilometern daran baut und mit 42·5 *km* ihr Netzgebiet schließt. Von systematischer Expansion kann bei städtischen Betrieben nur in Wien gesprochen werden, wo in einzelnen Jahren wirklich wahre Kraftleistungen aufzuweisen sind wie 1901/03, wo allein je 52, 37 und 44 *km* Zuwachs kamen, also mehr als dreimal so viel als das ganze Prager Netz ausmacht. Bei solcher mit Ausnahme einer einzigen Stadt durchaus unbefriedigender Sachlage zu konkurrieren, fällt den Aktien-Gesellschaften natürlich nicht schwer. Hier tut sich Graz, wenn auch wohl erzwungener Maßen, hervor. Diese Stadt kommt nämlich Prag mit einem Ausbau von 30 *km* innerhalb dreier Jahre völlig gleich. Auch Brünn, Linz und Gablonz halten mit Zuwachsen, wenn auch nur weniger Kilometer, den unveränderten städtischen Unternehmungen wohl mehr als das Gleichgewicht.

Betrachten wir nun die Einzeltarife als auch die vorhandenen Ausnahms-Bestimmungen (Abonnements, Arbeiterkarten etc.), so zeigen sich für erstere einige österreichische Spezifica. 1. Der eingangs erwähnte böhmische Stationstarif mit seiner Regelung des Preises nach der Zahl der durchfahrenen Haltestellen. 2. Die Eigentümlichkeit, daß selbst ganz kleine Betriebe den Einheitssatz verwerfen, was in Deutschland nicht der Fall ist. 3. Die überaus häufige Festsetzung von verschiedenen Fahrpreisen für namentlich angeführte Strecken. Diese kommen derart zustande, daß man alle Fahrtmöglichkeiten von jeder Station aus kombiniert und so zu einer stattlichen Anzahl der verschiedensten Sätze kommt. Derartige Tarife besitzen die privaten Unternehmungen in Triest, Linz, Brüx und Gablonz. Bei den zwei letzteren nehmen die Fahrpreistabellen geradezu abenteuerliche Dimensionen an, da es sich hier um Vorortebahnen handelt. Brüx hat nicht weniger als zehn verschiedene Sätze: 10, 12, 16, 20 h und dann von 5 zu 5 h bis zu 50 h steigend. Gablonz verirrt sich gar bis zu 17 Fahrpreisen von 8 bis 104 h. Bescheidener ist die „Union Elektrizitäts-Gesellschaft" als Pächterin in Aussig. Ihr Tarif kennt nur 10 und 20 h. Der bewegliche Zonentarif ist als reiner Kilometertarif nur von der Grazer Gesellschaft angewandt, die sich für Strecken von 2, 3·5 und 5 *km* je 12, 16 und 20 h zahlen läßt. Darüber hinaus sind einheitlich 24 h vorgesehen. Die Stadt Prag verlangt für sechs durchfahrene Stationen 12, darüber 20 h. Pilsen ist billiger: für sechs Stationen 10, darüber 16 h. Am beliebtesten ist die Methode der festgelegten Zonen, resp. Sektionen bei kommunaler Herrschaft. Wien, Lemberg, Olmütz und auch das kleine Marienbad mit seinen 2·5 *km* haben sich von Anfang an zum Zonentarif bekannt. Dieser starre Zonentarif ist wohl die verwerflichste Abart aller Entfernungsgebühren. Es liegt nämlich da die Versuchung für die Verwaltungen sehr nahe, die Zonengrenzen hinter die Verkehrknotenpunkte zu legen, was z. B. in Wien jene Massenwanderungen zum „Ende der 12-h-Umsteigkarte" hervorgerufen hat, die man in den Morgen- und Abendstunden, sowie in der Mittagspause an vielen Orten wahrnehmen kann. Aus Zeitmangel oder anderen Gründen ist aber nicht jedermann zu solcher Umgehung geneigt.

Wie steht es nun mit dem Einheitstarif in Österreich? Merkwürdigerweise ist es ein Privatunternehmen, das jetzt das Prinzip des einheitlichen Fahrpreises auf seinen Linien durchgesetzt hat, eines Einheitssatzes, der nur leider nicht niedrig genannt werden kann: die Gesellschaft der Brünner elektrischen Straßenbahnen kam von ihrem Kilometertarif ab und erklärte kurz und bündig: der Preis für eine Fahrt beträgt 14 h und berechtigt zu einer durch Umsteigen zu bewerkstelligenden oder zu

Digitized by Google

einer direkten Fahrt. Brünn steht mit dieser Verfügung allerdings nicht allein da. Es gibt kein deutlicher sprechendes Beispiel für das instinktive Erkennen der sozialen Gerechtigkeit des niedrigen Einheitstarifes als die Wiener unbegrenzte 10-h-Fahrt bis 1/28 Uhr morgens für jedermann. Aber in dieser Form ist der unifizierte Satz ein Torso. Er kann in seinen Wirkungen unmöglich über gewisse allgemeine Vorteile hinausgehen, wenn er wohl die billige Fahrt zur Arbeitsstätte, jedoch weder die gleich wohlfeile Erreichung des Heims in der Mittagspause, noch die abendliche Rückkehr zu diesem Preise gestattet. An dieser Einseitigkeit kranken die meisten Bestimmungen, die durch Arbeiterkarten, Morgentarife usw. die Schwächen des Zonenfahrpreises wettmachen sollen.

Auch in der numerischen Verteilung dieser sozialpolitischen Zugeständnisse ist nirgends die sorgliche Hand der Stadtväter bemerkbar. Auch hier könnte der dem Munizipalsozialismus feindlich Gegenüberstehende auf die Inferiorität der Kommunalbetriebe hinweisen. Bloß Prag gewährt den Arbeitern, allerdings nur bis 7 Uhr morgens, gegen Legitimation 6-h-Karten für beliebige Strecken, ferner für Wochentage Blockkarten à 25 Stück für Strecken bis sechs Stationen, durch die man 2 h erspart. Man vergleiche damit die Straßenbahnen unter Privatleitung, die sämtlich der erwerbenden Bevölkerung große Begünstigungen gewähren. Der Pachtbetrieb Aussig gibt Arbeiterkarten mit 25% Ermäßigung von 5 bis 7 Uhr früh, ferner Arbeiter-Tour- und Retourkarten, die auch abends von 5 bis 7 Uhr gelten sowie Arbeiter-Wochenkarten mit namhaften Ermäßigungen aus. Graz hat Monatsstundenkarten, die bis 10 Uhr vormittags an Wochentagen zu beliebig häufiger Benützung auf der bezeichneten Strecke berechtigen und bloß K 2·40 kosten.

Die Brünner Gesellschaft gibt 6-h-Arbeiterkarten aus, die nicht nur von 6 bis 8 Uhr früh, sondern für die gleiche Zeit auch abends gelten. Die Società Triestina Tramway hat einen Spezial-Morgentarif (im Sommer bis 8, im Winter bis 1/29 Uhr), nach dem die 10-h-Strecken sechs, die 20- und 30-h-Strecken bloß 10 h für jedermann kosten. In Linz zahlen die Arbeiter Kinderpreise von 5 bis 8 Uhr früh und 1/26 bis 8 Uhr abends. Interessant ist hier die Bestimmung, daß auch für die Bewohner an der Pöstlingbergbahn der Kinderfahrpreis gilt. Brüx behält seine Zoneneinteilung auch für Arbeiterkarten zu je 13 Fahrten à zirka 8, 15 und 23 h. Gablonz gibt ihnen 60% ohne zeitliche Bindung. Schüler- und Kinderkarten finden sich aber wie in Deutschland auch in Österreich bei allen Straßenbahnen, die durchwegs bedeutende Ermäßigungen für die Schulbesuchszeit enthalten. Die Monats- und Jahreskarten können uns hier nicht beschäftigen. Sie beanspruchen eine, den meisten schwer ankommende, auf einmal zu leistende große Auslage und werden auch erst bei wenigstens vier täglichen Fahrten rentabel. Die so sehr und mit Recht angefeindeten erhöhten Sonntagstarife haben nur zwei Bahnen: der Kommunalbetrieb Wien und die Brünner Gesellschaft, die aber nur 2 h ab 1 Uhr nachmittags zuschlägt.

(Schluß folgt.)

Enquete zur Regelung des Fachbildungswesens für den mittleren Eisenbahndienst.

Zu den bedeutsamsten auf eine Verbesserung des gesamten Eisenbahndienstes abzielenden Aufgaben, die dem Eisenbahnministerium durch das geltende Organisationsstatut gestellt sind und derzeit noch ihrer Lösung harren, zählt die systematische Regelung des Eisenbahnfachbildungswesens. Das Eisenbahnministerium hat sich nunmehr der Lösung auch dieser Aufgabe zugewendet, u. zw. zunächst für das große Gebiet des mittleren Eisenbahnbetriebs- und Verwaltungsdienstes, wo das Bedürfnis nach Schaffung eines systematisch geregelten Fachbildungsunterrichtes am dringendsten ist und vom Personal selbst am lebhaftesten empfunden wird. Selbst in eisenbahnfachlichen Kreisen gehen aber die Meinungen über den Weg, der bei dieser Regelung am richtigsten und zweckmäßigsten einzuschlagen sei, noch weit auseinander. Das Eisenbahnministerium hat daher zur Klarstellung jener Übelstände und Mängel, welche der heute bei den österreichischen Bahnverwaltungen allgemein gehandhabten Methode der fachlichen Ausbildung der Beamtenanwärter des mittleren Dienstes im Dienste und durch den Dienst anhaften, sowie derjenigen Abhilfe, welche in dieser Richtung als die geeignetste erkannt werden muß und endlich für den Fall, als letztere in der Schaffung eines systematisch geregelten eisenbahnfachlichen Schulunterrichtes erblickt werden sollte, zum Zwecke der Feststellung der Anforderungen, die vom eisenbahnfachlichen Standpunkt an ein solches Schulsystem und an das sich daranschließende Prüfungswesen gestellt werden müssen, eine Enquete von Eisenbahnfachmännern einberufen. Zu dieser Enquete wurden vom Eisenbahnministerium als Experten auf höheren leitenden Posten befindliche Fachmänner sowohl der Staatseisenbahnverwaltung wie der größeren selbständigen Privatbahnverwaltungen berufen, die entweder selbst ihre Laufbahn von den unteren Stufen des mittleren Eisenbahnbetriebsdienstes an begonnen haben oder doch infolge ihrer unmittelbaren dienstlichen Beziehungen zu dem exekutiven Betriebsdienste die Bedürfnisse desselben voll zu erfassen in der Lage sind, ferner auch solche Persönlichkeiten, die der Frage des Eisenbahnfachbildungswesens persönlich ein besonderes Interesse entgegengebracht haben und sich das Studium dieser Frage angelegen sein ließen. Endlich werden auch noch Vertreter aller derjenigen Eisenbahnverbände, die sich die Wahrung und Förderung der Interessen der Beamten des mittleren Dienstes zum Ziele setzen, bei der Enquete als Experten einvernommen werden. Die Ergebnisse der Enquete, welche am 22. Juni und den darauffolgenden Tagen im Sitzungssaale der niederösterreichischen Handels- und Gewerbekammer abgehalten wird, werden sodann den weiteren Beratungen des Eisenbahnministeriums mit den beteiligten anderen Ministerien über die auf dem Gebiete des Eisenbahnfachbildungswesens für den mittleren Dienst staatlicherseits zu treffenden Maßnahmen zur Grundlage zu dienen haben. (Wir werden über den Verlauf der Enquete, der eine ganz besonders hohe Bedeutung für unsere Eisenbahn innewohnt, mit tunlichster Ausführlichkeit berichten. Anm. der Red.)

Monats-Chronik — April-Mai 1908.

I. Eisenbahnen.

Eisenbahngesetzgebung: Bekanntlich haben im verflossenen Sommer zwischen den Regierungen Österreichs, Ungarns und des Deutschen Reiches Besprechungen zu dem

Digitized by Google

Zwecke stattgefunden, um anläßlich der im Zuge befindlichen Revision des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Österreichs und Ungarns sowie der deutschen Eisenbahnverkehrsordnung die Aufrechterhaltung der bisher bestandenen, im hohen Maße wünschenswerten Übereinstimmung der einschlägigen Vorschriften auch für die Folge sicherzustellen. Anschließend an diese Beratungen traten die Vertreter der beteiligten Regierungen — nach vorausgegangener Anhörung der Vertreter der großen industriellen und agrarischen Verbände, welche eine große Zahl, zum Teil wichtiger Abänderungsvorschläge vorzubringen hatten und nach neuerlichen internen Besprechungen zwischen den Delegierten Österreichs und Ungarns — am 15. Mai in Eisenach zu neuerlichen Verhandlungen zusammen, die am 18. Mai zum Abschlusse gebracht wurden. Die Beratungen, bei denen vor allem die vom Spezialausschusse des Staatseisenbahnrates zum Entwurfe des Betriebsreglements gestellten Abänderungsanträge einer eingehenden Erörterung unterzogen wurden, nahmen einen sehr befriedigenden Verlauf und es ist gelungen, hinsichtlich der Berücksichtigung zahlreicher, von den österreichischen Interessenten geäußerten Wünsche volles Einvernehmen zu erzielen. Das neue Betriebsreglement dürfte mit 1. Jänner 1909 in Wirksamkeit treten. Wir behalten uns vor, eingehend darüber zu referieren.

Wichtige Projekte: Das Eisenbahnministerium hat dem Dr. Heinrich Wilhelm Graf, Advokat in Wien, und dem Eisenbahndirektor d. R. Josef v. Wenusch die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine von der Station Mattuglie bis zur österreichischen Grenze (Contrida) nach der Bucht Preluka und nach Durchfahrt durch den Canale di Mezzo zwischen den Inseln Cherso und Veglia und durch den Quarnerolo mittels Eisenbahnfähren von einem Punkte der Insel Pago bei Punta Leoni bezw. Novaglia über diese Insel nach Zara herzustellende normalspurige Eisenbahn erteilt. Gleichzeitig wurde von den Genannten beim Handelsministerium ein Projekt der Ausgestaltung der Bucht Preluka zu einem Handelshafen mit einem Kostenaufwande von rund 5 Millionen Kronen vorgelegt. Durch dieses Bahnprojekt soll die schnellste und direkte Verbindung zwischen dem Bahnnetz Istriens mit Dalmatien unter Einbeziehung der großen Quarnero-Inseln geschaffen werden. Die Bahnfahrt Wien—Zara könnte auf 17 bis 18 Stunden reduziert werden. Von Mattuglie-Contrida wird die ungefähr 5 *km* lange Strecke mittels einer Schleife oder eines Kehrtunnels zum Hafen von Preluka geführt werden. Diese Bucht besitzt eine für die großen Schiffe genügende Tiefe und ist gegen die Bora vollkommen geschützt. Der Verkehr der von Preluka bis Punta Leoni (85 *km*) laufenden und Cherso, Veglia und Arbe berührenden Trajektdampfer dürfte sich nach den anemographischen Erhebungen und nach den bei den Eisenbahnfähren Warnemünde - Gjödser, Sassnitz - Tröllebor usw. gemachten Erfahrungen glatt abwickeln. Die 65 *km* lange Bahnstrecke, die auf Cherso über die Stretta di Ljubac und dann mittels einer festen Brücke auf das dalmatinische Festland nach Zara führt, bietet keine Schwierigkeiten.

Die Witkowitzer Gewerkschaft ist an die Brünner Lokalbahngesellschaft herangetreten, ihre Lokalbahnlinie Oderfurt-Ostrau-Witkowitz mit ihrem Anselmschacht und Franzensschacht zu verbinden ferner eine Verbindung zwischen dem Bahnhof Ostrau der Lokalbahn und dem der Witkowitzer Gewerkschaft gehörigen Karolinenschacht herzustellen. Durch dieses Projekt würde eine direkte Verbindung des auf preußischem Gebiete gelegenen Anselmschachtes mit der Koksanstalt am Karolinenschacht in Ostrau, bezw. mit dem Eisenwerk Wittkowitz hergestellt werden. Die Brünner Lokalbahn wäre imstande, die gesamten Kohlentransporte, welche derzeit vom Oskar- und Anselmschacht nach dem Karolinenschacht und Witkowitz mit der Montanbahn befördert werden, zur Alimentierung der Lokalbahnlinie Privoz—Ostrau—Witkowitz zu gewinnen. Es handelt sich hiebei um einen Verkehr von zirka 30.000 Waggons, welche behufs Entlastung der an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit angelangten Montanbahn nunmehr von der Brünner Lokalbahngesellschaft übernommen werden sollen.

Um die Eisenbahnverbindung Salzburg—Passau zu verbessern, ist der Bau der Strecke Mattighofen—Antiesenhofen geplant und dem Eisenbahnministerium ein Detailprojekt vorgelegt worden, das demnächst der politischen Begehung unterzogen werden wird.

Der Eisenbahnausschuß des Abgeordnetenhauses hat die Regierung aufgefordert, den Bau einer Eisenbahn von Kirchdorf—Wels—Aschach—Mühlviertel—Wallern in Böhmen mit einem Flügel Linz—Efferding auf Staatskosten sicherzustellen und ehestens auszuführen. Das Zustandekommen dieses Projektes hängt von der vorherigen, der Stadtgemeinde Linz als Gegenleistung für den Beitrag zum Ausbaue der Pyhrnbahn zugesicherte Herstellung der Linie Linz—Efferding und des dadurch bedingten Umbaues des Linzer Bahnhofes ab; die Überbrückung der Donau bei Aschach durch eine Eisenbahn Wels—Mühlviertel kann somit erst nach Sicherstellung der Linie Linz—Efferding erfolgen.

Die Vertreter der Gemeinden Joachimsthal und Umgebung beschlossen, den Bau der 40 *km* langen „Erzgebirgsbahn", welche die Orte Weipert, Schmiedeberg, Stolzenhahn, Hofberg, Dörnberg, Gottesgab, Seifen, Bärringen, eventuell Platten verbinden soll, mit aller Beschleunigung zu betreiben.

Neue Konzessionen: Mit Urkunde vom 23. März 1908 wurde der Aktiengesellschaft „Lokalbahn Fürstenfeld—Hartberg" in Graz die Konzession zum Baue und Betriebe einer als normalspurige Hauptbahn zweiten Ranges auszuführenden Lokalbahn von Friedberg nach Aspang erteilt. Der Landesausschuß des Königreiches Galizien erhielt mit Urkunde vom 23. März 1908 die Konzession zum Baue und Betriebe einer normalspurigen Lokalbahn von Lemberg Podzamcze über Kamionka strumiłowa nach Stojanów, die Stadtgemeinde Troppau die Konzession zum Baue und Betriebe einer normalspurigen Lokalbahn vom Staatsbahnhofe in Troppau über Kathrein bis zur Reichsgrenze nächst Piltsch, ferner wurde dem Bürgermeister der Stadt Taus, Johann Ludvik und Konsorten, die Konzession für eine normalspurige Lokalbahn von Taus nach Tachau, den Stadtgemeinden Bozen und Meran die Konzession für eine elektrisch zu betreibende schmalspurige Kleinbahn im Gebiete der Stadt Bozen und Umgebung und dem Dr. Hans Leiter und Konsorten in Bruneck die Konzession zum Baue und Betriebe einer elektrisch zu betreibenden, normalspurigen Lokalbahn von der Station Bruneck nach Sand im Tauferertale erteilt.

Eine Kundmachung des Eisenbahnministeriums vom 29. April l. J. verlautbart das Erlöschen der Konzessionen für die Lokomotiv-Eisenbahnen (Dampftramways) von Hietzing nach Perchtoldsdorf, von Wien (II. Bezirk) nach Stammersdorf, von Floridsdorf nach Groß-Enzersdorf, von Perchtoldsdorf nach Mödling und von Hietzing nach Ober-St. Veit.

Betriebseröffnungen: Am 22. Mai l. J. wurde die 4 *km* lange, elektrisch betriebene Automobillinie Klosterneuburg—Weidling dem Verkehre übergeben.

Verstaatlichung: In den Verhandlungen über die Verstaatlichung der Staatseisenbahn-Gesellschaft und der Südnorddeutschen Verbindungsbahn wurde in der Berichtsperiode kein Fortschritt erzielt, so daß auch den Aktionären der beteiligten Bahnen in den Generalversammlungen keine positiven Mitteilungen gemacht werden konnten.

Digitized by Google

Die Regierungsvorlage über die Verstaatlichung der Böhmischen Nordbahn ist am 26. Mai l. J. im Abgeordnetenhause eingebracht worden. Über die Modalitäten der Erwerbung wurde bereits berichtet. Der Motivenbericht führt unter anderm auch aus, daß mit der Erwerbung der Böhmischen Nordbahn die Tarifkraft der österreichischen Staatsbahnen eine bedeutende Erhöhung erfahren wird. Durch die Durchrechnung des Kohlenverkehres würde sich ein Ausfall von K 130.000 im Jahre ergeben, der aber durch die zweifellos eintretende starke Vermehrung der Transporte binnen kurzem kompensiert werden wird. Aus der Anwendung einzelner niedriger Gütertarife der Staatsbahnen würde ein Ausfall von K 50.000 im Jahre resultieren. Andererseits wird die Einführung der Stationsgebühr eine Mehreinnahme von K 300.000 bringen. Ferner wird die tarifpolitische Position der Böhmischen Nordbahn gebessert und ihre Tarifkraft in den direkten Verbänden voll zur Geltung gebracht werden. Hieraus wird eine Mehreinnahme von K 290.000 erwartet. An Betriebsersparnissen, namentlich bei der Einnahmenkontrolle und Wagendirigierung, werden K 100.000 gewärtigt. Alles in allem wird für den Staat aus der Einlösung der Böhmischen Nordbahn ein finanzieller Mehrertrag von mindestens einer halben Million Kronen angenommen. Die Erwerbung der Böhmischen Nordbahn bringt andererseits die Ermöglichung einer intensiveren Berücksichtigung volkswirtschaftlicher Momente bei der Tarifgestaltung des erweiterten Stadtbahnnetzes. Durch die Erlangung des freien Tarifbestimmungsrechtes rücksichtlich der Linien der Böhmischen Nordbahn erscheint die Voraussetzung geschaffen, um auf diesem Netze nicht nur die — infolge der Tarifdurchrechnung bereits teilweise schon jetzt vorhandene — formelle, sondern auch die materielle Tarifeinheit zur Geltung zu bringen. Es wird daher der Staatseisenbahnverwaltung die Möglichkeit gegeben sein, den volkswirtschaftlichen Bedürfnissen in weitgehendem Maße auch dort Rechnung zu tragen, wo die Böhmische Nordbahn sich bisher ablehnend verhielt.

Finanzielles: In einer außerordentlichen Generalversammlung der Kaschau-Oderberger Bahn wurde zur Durchführung von Investitionen und zur Rückzahlung der schwebenden Schuld die Aufnahme einer Prioritätsanleihe von 46½ Millionen Kronen beschlossen. Es sind dies die Anschaffung von Fahrbetriebsmitteln, die Erweiterung von Stationen, die Herstellung von Block- und Sicherheitseinrichtungen, die Verstärkung von Brücken, der Ausbau des zweiten Geleises zwischen Zsolna und Csacsa sowie die Erweiterung der Hauptwerkstätte in Ruttka.

Die Bedeckung der österreichischen Investitionskosten im Ausmaße von etwa 4 Millionen Kronen soll gemäß dem anläßlich des Ausgleiches geschlossenen neuen Protokollübereinkommen ausschließlich aus den Betriebsüberschüssen der österreichischen Strecke ohne jede Kapitalsbeschaffung erfolgen.

Tarifarisches. Über den neuen, mit 1. Juli 1908 in Kraft tretenden Lokaltarif der Staats-Eisenbahn-Gesellschaft ist zu berichten: Der neue Tarif erscheint in drei Heften. Die Tarifhefte I a und I b enthalten die Gebührenberechnungstabellen, die Ausnahmstarife und ausgerechnete Stationstarife. Das Heft I c enthält die Stationstarife für die Lokalbahnen, ferner Schnittarife für den Verkehr der Lokalbahnen mit dem Hauptnetze. Die Tarifgrundlagen wurden nur insoferne geändert, als die folgenden neuen Einheitssätze in die Tarifhefte einbezogen wurden: 1. für Güter der Klasse II bei Frachtzahlung für Mengen unter 5000 *kg* die Einheitssätze der österreichischen Staatsbahnen; 2. für Hornvieh als Frachtgut die Einheitssätze des Ausnahmstarifes V—2—a der österreichischen Staatsbahnen; 3. für Borstenvieh, Schafe, Ziegen und sonstiges Kleinvieh die Einheitssätze des Ausnahmstarifes V—3—a der österreichischen Staatsbahnen. Die Einheitssätze für die übrigen Tarifklassen sind unverändert geblieben. Dagegen ist ein neuer Ausnahmstarif für Güter der Klassen I und II, ferner für sperrige Güter, bei Frachtzahlung für mindestens 5000 *kg* und 10.000 *kg*, zur Einführung gelangt, welcher dem Sammelgutausnahmstarif der österreichischen Staatsbahnen entspricht. Von sonstigen Änderungen ist nur die teilweise Erhöhung der Frachtsätze des Spezialtarifes für Getreide ab Marchegg zu erwähnen, durch welche die tarifarische Benachteiligung der Station Wien im Getreideverkehre gegenüber Marchegg beseitigt wird.

Organisation: Am 18. Mai l. J. fand im Eisenbahnministerium die Beratung des Spezialkomitees für die Reform des Staatseisenbahnrates statt. Hiebei sprach sich das Komitee in Übereinstimmung mit den Vorschlägen des Eisenbahnministeriums für die Errichtung von Beiräten bei den Staatsbahndirektionen und der Nordbahndirektion aus, welche die Bezeichnung „Direktionseisenbahnräte" erhalten sollen und erklärte sich — von wenigen Änderungen abgesehen — mit den vorgelegten Entwürfen einverstanden.

Über das neue Statut des Staatseisenbahnrates, das erst nach Ablauf der Funktionsdauer des gegenwärtigen Staatseisenbahnrates in Kraft treten soll, wird an dieser Stelle noch berichtet werden, sobald es in endgiltiger Fassung vorliegt.

Das Handelsministerium hat für Triest eine Verkehrskommission ins Leben gerufen, welche am 14. April l. J. ihre erste Sitzung abhielt. Der Zweck dieser Kommission ist vor allem, eine rasche Behandlung aller Angelegenheiten des Triester Verkehres an Ort und Stelle durch eine aus Vertretern von staatlichen und autonomen Behörden gebildete Kommission, auf Grund der Beratungen bei den kompetenten Stellen die erforderlichen Anträge gestellt werden sollen.

Betrieb: Der Betrieb der Linie der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Bahn wird seit 1. Juli 1902 von der Staatseisenbahnverwaltung geführt. Die Giltigkeit des Betriebsvertrages endet mit dem 30. Juni d. J. und die Verwaltung der genannten Privatbahn ist deshalb vor einiger Zeit mit der Staatseisenbahnverwaltung in Unterhandlungen wegen Erneuerung des Betriebsvertrages getreten. Die Staatseisenbahnverwaltung beansprucht eine Erhöhung der Leistungen der Gesellschaft für die Betriebsführung, worüber noch keine Einigung erzielt werden konnte. Bisher zahlte das Bahnunternehmen ein jährliches Panschale von K 360.000 und 50% von den K 1,040.000 übersteigenden Bruttoeinnahmen. Die Vertreter der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Bahn haben in den mit der Regierung geführten Verhandlungen geltend gemacht, daß die Bahn eine gewisse Schonung ihrer materiellen Interessen schon aus dem Grunde beanspruchen dürfte, weil sie aus eigener Kraft, ohne jede Inanspruchnahme des Staates und Landes, ins Leben gerufen worden sei und überdies die Strecke Tannwald-Reichsgrenze zum Anschlusse an die Preußischen Staatsbahnen aus eigenen Mitteln, unter materiellen Opfern gebaut hat, während die Ausführung dieser Strecke eigentlich vom Staate hätte erfolgen sollen. Des weiteren weisen die Vertreter der Bahn auf die Passivität ihres Kamnitztalflügels hin. Im Hinblicke auf alle diese Umstände verlangen sie eine Herabminderung der wesentlich erhöhten Ansprüche der Staatsverwaltung für die Betriebsführung. Das Eisenbahnministerium hat sich bereit erklärt, den bestehenden Betriebsvertrag vorläufig auf die Dauer eines halben Jahres, also bis zum 31. Dezember 1908, zu verlängern. Über die Verlängerung des Vertrages über diesen Termin hinaus werden die Verhandlungen geführt werden.

Transportdienst: Am 9. und 10. Mai l. J. fand in Florenz die zehnte Tagung des Internationalen Eisenbahntransport-Komitees statt. Von den Beschlüssen verdient vor allem jener auf Aufstellung eines einheitlichen, für sämtlichen internationalen Verbände giltigen Übereinkommens betreffend die Regelung

Digitized by Google

von Frachterstattungsansprüchen hervorgehoben zu werden. Zur Vorbereitung eines solchen Übereinkommens wurde ein eigener Sonderausschuß eingesetzt, welcher im Herbste 1908 zusammentreten wird. Weiter beschäftigte sich das Komitee mit der Frage der Durchführung des „Übereinkommens betreffend die Güterübergabe und -übernahme sowie die Verteilung von Entschädigungen im internationalen Eisenbahnfrachtverkehre". Dieses Übereinkommen sollte mit 1. Juli 1907 in Kraft treten, ist jedoch infolge von Meinungsverschiedenheiten, die sich hinsichtlich des Giltigkeitstermines ergaben, bisher noch nicht von allen Verwaltungen tatsächlich gehandhabt worden.

Weiter verdient noch der Beschluß erwähnt zu werden, wonach eine Vereinheitlichung verschiedener im internationalen Bahnverkehre verwendeten Drucksortenmuster, z. B. für Frankaturrechnungen, für Nachnahmebegleitscheine, für Verständigungen über Transport- und Ablieferungshindernisse, für die Weiterleitung nachträglicher Verfügungen sowie für Verständigungen über die Feststellung von Verlust, Minderung oder Beschädigungen angebahnt.

Betriebseinnahmen: Nach den Ausweisen über die vorläufigen Betriebseinnahmen der großen österreichischen Privatbahnen in den Monaten April und Mai 1905 ergibt die Entwicklung des Verkehres im Vergleiche zu den gleichen Monaten des Vorjahres folgendes Bild:

Eisenbahn	April 1908	gegen April 1907	Mai 1908	gegen Mai 1907
	Kronen			
Aussig-Teplitzer Eisenbahn, altes Netz . .	1,401.693	+ 8.979	1,397.815	+ 48.191
Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Lokalbahn . .	243.528	+ 23.246	265.925	+ 18.990
Böhmische Nordbahn .	943.799	+ 4·344	984.319	+ 20.737
Buschtiehrader Eisenbahn, Lit. *A*	708.034	— 500	683.044	— 27.580
Buschtiehrader Eisenbahn, Lit. *B*	1,241.239	— 2.700	1,267.229	+ 23.200
Österr. Nordwestbahn, gar. Netz	2,393.225	+ 88.462	2.311.056	+ 42.025
Österr. Nordwestbahn, Erg.-Netz	1,461 298	+ 78.562	1,530.142	+100.449
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	769.186	+ 27.074	784.791	+ 46.907
Südbahn-Gesellschaft .	10,810.378	+ 863,839	10,815.884	+452.114
Öst.-ung. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft . .	5,580.196	— 5.686	5,837.195	—175.504

Die Entwicklung der Einnahmen der Privatbahnen in den Monaten April und Mai 1908 ist nicht mehr gleichmäßig zunehmend. Die Buschtehrader und die Staats-Eisenbahn-Gesellschaft haben in beiden Monaten einen Ausfall zu verzeichnen, während die Einnahmen der übrigen Bahnen neuerdings gewachsen sind. In den abgelaufenen fünf Monaten des Jahres 1908 verzeichnet die Südbahn gegenüber den provisorischen Einnahmen einen Zuwachs von 4·5%, die Staats-Eisenbahn-Gesellschaft kaum 1%, während bei den böhmischen Linien die Einnahmenentwicklung günstig ist; den stärksten Zuwachs weist die Aussig-Teplitzer Eisenbahn mit 9·5% auf.

Steuerwesen: Über die seitens der Kaiser Ferdinands-Nordbahn-Aktiengesellschaft an den Verwaltungsgerichtshof gerichteten Beschwerde in Steuerangelegenheiten wurde von der genannten Behörde am 21. Mai l. J. folgendes Erkenntnis publiziert: Die angefochtenen Entscheidungen werden in Ansehung der Zurechnung der Zinsen von den in den Reservefonds der Gesellschaft hinterlegten Prioritäten als ungesetzlich aufgehoben; in allen übrigen Punkten werden die Beschwerden der Nordbahn als unbegründet abgewiesen. Die Beschwerden betrafen in den nicht stattgegebenen Punkten hauptsächlich die Abschreibungen und die Besteuerung der Fonds und erstreckten sich auf einen Betrag von gegen 6½ Mill. Kronen, dessen Steuerpflichtigkeit angefochten wurde. Der Punkt, in dem der Gerichtshof der Nordbahn recht gegeben hat, bedeutet für sie eine Steuerrückvergütung für die Jahre 1903 und 1904 von rund K 160.000 und eine jährliche Steuerersparnis von rund K 80.000.

Wir werden das Urteil, welches die Frage der Abschreibungen vom Werte der Bahnanlage bei Privatbahnen endgiltig beseitigt, zufolge seiner besonderen Wichtigkeit demnächst ausführlich wiedergeben.

Gerichtliche Entscheidungen: Ein Plenissimarsenat des Obersten Gerichtshofes hat eine prinzipielle, für alle Senate dieses Gerichtshofes bindende Entscheidung gefällt. Nachdem mit 1. Jänner 1907 die Nordbahn verstaatlicht und deren Beamten in den Status der Staatseisenbahnen übernommen worden waren, weigerte sich die Nordbahndirektion, die bei der Direktion der früheren privaten Kaiser Ferdinands-Nordbahn seinerzeit erwirkten Gehaltsvormerkungen anzuerkennen und die Abzüge von den Beamtengehältern direkt an die Gläubiger auszubezahlen, da infolge der Änderung des Dienstherrn die, sei es durch Zession, sei es durch Exekution erwirkten Vormerkungen erloschen seien. Es kam in der Folge zu mannigfachen Prozessen, in welchen die Zivilgerichte bald zugunsten des klägerischen Gläubigers, bald zugunsten des Eisenbahnärars erkannt haben. Eine Plenissimarentscheidung des Obersten Gerichtshofes hat nun die Gehaltsvormerkungen in ihrem früheren Ausmaße als weiterhin rechtswirksam erkannt. Die Übernahme der Nordbahn durch den Staat, heißt es in den Gründen, sei nicht als eine Änderung des Dienstherrn im Sinne der Exekutionsordnung anzusehen; sie stelle vielmehr eine Fortsetzung des alten Dienstverhältnisses dar. Es müssen daher die vertragsmäßig oder durch Exekution auf den Gehältern haftenden Lasten durch den Staat gewahrt werden.

II. Schiffahrt.

Wasserstraßen: Die vom Handelsminister in Angelegenheit des Donau-Oderkanales berufenen Experten haben ihre Arbeiten beendigt und die Schlußredaktion des nach Überprüfung der vorhandenen Projekte zu erstattenden Gutachtens beendigt. Eine wichtige Ergänzung fand die Bearbeitung des Projektmaterials durch eine eingehende Besichtigung der ganzen Kanalstraße zwischen Wien und Krakau. Besonders eingehend wurden besichtigt: Das für die Hafenanlage bei Wien in Aussicht genommene Territorium, die Tracenstrecke nächst Göding, Ungarisch-Hradisch und Prerau, die Situation des Kanals im Becvadefilé bei Weißkirchen, die Stelle der projektierten Niveaukreuzung der Ostrawitza nächst ihrer Einmündung in die Oder und endlich das Gelände im Karwiner Kohlenrevier. In Krakau gelangte hauptsächlich die strittige Frage, ob ein Kanalhafen unter- oder oberhalb des Stadtgebietes errichtet werden solle, zur Besprechung. Die verschiedenen in Vorschlag gebrachten Örtlichkeiten wurden besichtigt, und es gelang, eine Lösung zu finden, welche alle Aussicht bietet, zwischen den bisher auseinandergehenden Wünschen der interessierten Kreise zu vermitteln. Aus den Ergebnissen der in der Expertise vorgenommenen Überprüfung der Projekte kann bereits mitgeteilt werden, daß an dem Vorhandensein genügender Wassermengen für die Speisung sowohl des Donau-Oder- wie des Oder-Weichsel-Kanals nicht zu zweifeln ist, daß ferner die Ausstattung des Donau-Oder-Kanals in seiner Scheitelstrecke mit Schleusen sich zweifellos besser empfiehlt, als jene mit Hebewerken irgend welcher Art und daß sowohl die allgemeinen Dispositionen der amtlichen Projekte wie auch die Detailentwürfe von den Ex-

Digitized by Google

perten durchaus entsprechend befunden worden sind. Für die Schleusen wird eine Type in Vorschlag gebracht, welche es ohne nennenswerten Mehraufwand gegenüber dem amtlichen Projekt ermöglichen wird, bei einem 15stündigen Tagesbetrieb auch unter Annahme der ungünstigsten Rückfrachtverhältnisse einen kilometrischen Verkehr von jährlich mindestens 6 Millionen Nettotonnen zu bewältigen. Ein Schiff wird die Reise von Ostrau nach Wien in sechs statt sieben Tagen zurücklegen können. Die Schleusen werden mit Rücksicht auf den eventuellen seinerzeitigen Anschluß vom Kanal zur Elbe in Dimensionen veranlagt werden, welche das Passieren breiterer Flußboote ermöglichen. Für jene Kanalstrecken, auf welchen gleich anfänglich ein stärkerer Verkehr zu gewärtigen ist, wird die Einführung des elektrischen Schiffzuges empfohlen.

Nunmehr ist noch der Wasserstraßenbeirat für den 25. Juni zur Sitzung einberufen, in welcher die Ergebnisse dieser Expertisten und die Rentabilitätsberechnungen zur Beratung gestellt werden sollen.

Post: Am 14. Mai l. J. wurden die neuerrichteten staatlichen Post-Automobil-Linien Pardubitz—Holitz und Pardubitz—Bohdaneč in Betrieb gesetzt. Der maschinelle Teil der Wagen besteht aus einem vierzylindrigen Motor von 33 *PS* mit Abreißzündung, welche verstellbar ist. Der Wagen faßt außer dem Chauffeur 17 Sitzplätze. Außerdem ist jeder Wagen mit einer Kupplung versehen, welche es ermöglicht, an den Wagen einen Anhängewagen anzukuppeln. Die bestellten vier Wagen und ein Beiwagen wurden von der Firma Laurin & Klement geliefert. Bei der Probefahrt wurden 35 *km* höchster Geschwindigkeit pro Stunde erreicht. Die befahrenen Postlinien Pardubitz—Holitz und Pardubitz—Bohdaneč ergaben eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 20·5 *km*.

Auf der Eillinie Triest—Cattaro des Österr. Loyd wurden Ende April d. J. Schiffspostämter errichtet, die ausnahmlich des Geldanweisungsdienstes den gesamten Brief- und Depeschendienst für die Schiffspassagiere besorgen und außerdem die Umleitung der an sie gerichteten Postsendungen bewerkstelligen.

CHRONIK.

Öffentliches Mädchenlyzeum des Schulvereines für Beamtentöchter. Die Prüfungen zur Aufnahme in die erste Klasse dieser Anstalt werden am Montag, den 22. Juni, 8 Uhr früh, abgehalten. Zugelassen werden Mädchen, welche zum mindesten das 10. Lebensjahr zurückgelegt haben oder bis Ende Dezember vollenden.

Eröffnung neuer Eisenbahnstrecken in Österreich-Ungarn im Jahre 1907. Im Gebiete der Monarchie wurden im Jahre 1907 im ganzen 387·734 *km* neue Eisenbahnen (gegen 1312·655 *km* im Jahre 1906) mit 92 Stationen, 10 Anschlüssen an die Linien fremder Bahnverwaltungen und vier Abzweigungen von eigenen Strecken dem Verkehre übergeben. An das Ausland wurde ein neuer Anschluß in „Hangender Stein" zwischen der Salzburger Eisenbahn- und Tramwaygesellschaft und der Linie der kgl. bayerischen Staatsbahnen von Berchtesgaden nach „Hangender Stein".

Von den neu eröffneten Strecken entfallen auf Österreich 124·104 *km* (gegen 627·813 im Jahre 1906) und auf Ungarn 263·630 *km* (gegen 515·842 im Jahre 1906).

Verkehr und Einnahmen der österreichischen Eisenbahnen im Monate März 1908. Das österreichische Bahnnetz hat im Monate März 1908 durch die am 9. des genannten Monates erfolgte Eröffnung der Strecke Schleiergasse—Grenzackergasse der Wiener Straßenbahnen einen Zuwachs von 0·498 *km* erfahren.

Im Monate März 1908 wurden auf den österreichischen Haupt- und Lokalbahnen 14,359.605 Personen, 11,662.062 *t* Güter befördert und K 64,702.524 vereinnahmt, d. i. pro *km* K 2957. Im gleichen Monate 1907 betrug die Einnahme Kronen 64,214.777 oder pro *km* K 2950; es resultiert daher für März 1908 eine Zunahme der kilometrischen Einnahme um 0·2%. In dem ersten Vierteljahre 1908 wurden 39,643.476 Personen, 33,608.181 *t* Güter befördert und K 180,925.059 vereinnahmt. In der gleichen Zeitperiode 1907 betrug die Einnahme K 175,484.242 bei einer durchschnittlichen Gesamtlänge von 21.771 *km*; da nun im ersten Quartal 1908 die durchschnittliche Gesamtlänge der österreichischen Eisenbahnen 21.883 *km* betrug, ist die durchschnittliche Kilometereinnahme dieser Zeitperiode mit K 8268 um K 208 oder auf das Jahr berechnet um 2·6% günstiger als im Vorjahre. Auf den Kleinbahnen wurden im Monate März 1908 bei einer Gesamtlänge von 567·83 *km* 28,411.277 Personen und 33,011 *t* Güter befördert und hiefür K 3,980.610 vereinnahmt; im gleichen Monate 1907 resultierte bei einer Gesamtlänge von 545·89 *km* eine Einnahme von K 3,631.780.

Stand der Eisenbahnbauten in Österreich mit Ende März 1908. Die Baubewegung auf den österreichischen Eisenbahnen ergibt mit Schluß des ersten Quartales 1905 folgendes Bild:

Bezeichnung der Strecken	Länge der Projektslinie in Kilometern	Hievon in km (rund)	
		im Baue am 1. März 1906	verbleiben im Baue am 1. April 1906
A. Hauptbahnen:			
I. Neubauten	44·8	44·8	44·8
II. Erweiterungsbauten:			
a) auf im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen	32·6	32·6	32·6
b) auf Privatbahnen	94·2	74·2	74·2
Summe der Hauptbahnen	171·6	151·6	151·6
B. Lokal- und Kleinbahnen:			
Neubauten	567·0	516·0	566·4
Summe der Lokal- und Kleinbahnen	567·0	516·4	566·4

Es sind sonach durch den Baubeginn der Lokalbahn Wsetin-Groß-Karlowitz 27 *km* und der Lokalbahn Czeitsch-Klobonk-Steinitz 24 *km*, somit 51 *km* Lokalbahnlinien zugewachsen; dagegen 0·6 *km* Kleinbahnlinien abgefallen.

Die Mauerung des seit 21. Juli 1907 durchschlagenen Tauerntunnels wurde nordseits 3692 *m*, südseits 1700 *m* weit fertiggestellt. Ferner ist das zweite Geleise in der Strecke Floridsdorf—Jedlesee—Stockerau (20 *km*) seit 3. Februar 1908 für den Güterverkehr eröffnet.

Die Eisenbahnen nach Genua bedürfen einer gründlichen Ausgestaltung, wenn der Verkehr in diesem Hafen relativ nicht eine noch größere Einbuße erleiden soll. Genua ist vorzugsweise ein Umschlagshafen, da über 70% der aus- und eingeladenen Güter mit den Eisenbahnen weitergehen oder von dort ankommen. Der vom italienischen Arbeitsminister zur Verbesserung der Eisenbahnanschlüsse und der Hafenausrüstung eingesetzte Ausschuß, dem die gesetzlich bewilligte Summe von 910 Millionen Lire zur Verfügung steht, stellte ein 13 Jahre umfassendes Bauprogramm für einen jährlichen Verkehr von 10 Millionen Tonnen auf, das folgende Hauptpunkte enthält: Neu- und Umbauten der Bahnhöfe in Turin, Allessandria, Mortara und Novarra, Anlage neuer Bahnhöfe für den Personen-, Güter- und Verschiebedienst in Mailand — mehr als 80% der umgeschlagenen Güter gehen von Genua nordwärts über die Appenninen nach dem dichtbevölkerten Pogebiet oder kommen von dort her — weiter die Errichtung von Speichern und großen Kohlenniederlagen in Turin und Mailand, die während des Sommers zu füllen wären, ferner die Einführung des elektrischen Betriebes auf den Givolbahnen und den Bau einer Entlastungsstrecke von Ronco nach Tortona.

Digitized by Google

Durch die bisher genannten Maßnahmen kann aber nur den Bedürfnissen der nächsten Zukunft genügt werden, weshalb auch die Anlage eines neuen Schienenweges über den Appennin, der Mailand näher an Genua bringt, sowie die Herstellung einer Abkürzungsbahn von Tortona nach Mortaro, die den Weg nach dem Simplon und Gotthard um 17 *km* verkürzen wird, in das Arbeitsprogramm aufgenommen wurden. Die Eröffnung der Simplonbahn hat für Genua nicht den erhofften Nutzen gebracht, weil die Schweiz auf ihren Zufahrtlinien die Frachtsätze so hoch hält, daß der Gotthardbahn kein Verkehr entzogen wird. Auch über den Montcenis empfängt Genua wenig Zufuhr, da die französische Mittelmeerbahn alles nach Marseille ablenkt. Die Montcenisbahn soll daher ein zweites Geleis erhalten. Der Ausschuß empfiehlt ferner, die Regierung möge bei den bevorstehenden Eisenbahnverhandlungen mit Frankreich erwirken, daß die Frachtsätze der Mittelmeerbahn zu Genuas Vorteil geändert werden; man müsse erstreben, statt des jetzigen Wettkampfes zwischen Genua und Marseille diese beiden Häfen zu vereinen, zur gemeinsamen Bekämpfung der nordischen Häfen.

Kühlwaggons für Lebensmittel in Frankreich. In den Vereinigten Staaten Nordamerikas befördert man schon seit längerer Zeit Milch mittels der Eisenbahn auf Entfernungen wie von Wien nach München. Diese für die Konsumenten, Landwirte und Verfrächter gleich wichtige Leistung ist nur mit besonders eingerichteten Kühlwaggons möglich, die nun auch in Frankreich mehr und mehr zur Verwendung gelangen. Bis jetzt wurden dort in solchen Waggons, die den amerikanischen gleichen, dreifache Wände, ein doppeltes Dach mit Eisbehälter und einen Ventilator besitzen, hauptsächlich Fleisch, Geflügel, Butter, Fische und Gemüse verschickt. Der Fassungsraum dieser Wagen, die auch gegen das Eindringen von Staub geschützt sind, beträgt 33—40 m^3 und es können darin für Schnellzüge 8000 *kg*, für Eilgutzüge 10.000 *kg* und für Güterzüge 14.000 *kg* verladen werden. Es wurde festgestellt, daß nach einer siebentägigen Reisedauer im Juli die Eisbehälter noch bis zur Hälfte gefüllt waren." Erdbeeren, Kirschen, Weintrauben etc. von Südfrankreich nach Nordfrankreich, Deutschland, Großbritannien, Florenz und Rom wurden in solchen Wagen anstandlos befördert. Die Orléansbahn hat einen täglichen, regelmäßigen Verkehr solcher Wagen nach Paris für Fleisch, Kaninchen, Butter, Geflügel usw. eingerichtet. Die hohen Transportkosten werden zum größten Teil durch die Ersparnis an Eis, das bei dem gewöhnlichen Transporte in viel größerer Menge gebraucht wird, hereingebracht. Auch für die Beförderung von Blumen, Früchten und Gemüsen, welche vor Kälte geschützt werden müssen, sind diese Waggons vorzüglich geeignet, denn man hat mittels ihrer z. B. Mandarinen aus Blidah und Bananen aus Teneriffa und Las Palmas nach Paris in vollständig gutem Zustande gebracht.

LITERATUR.

„Österreichisches Kursbuch.“ Von diesem offiziellen Kursbuche (früher „Der Conducteur“) ist soeben die Juniausgabe erschienen, welche wieder die neuesten Eisenbahn- und Dampfschiffahrpläne und Fahrpreise sowie einen Führer an den Eisenbahnen, Karten und Städtepläne enthält. Zu beziehen durch alle Buchhandlungen, Eisenbahnstationen, Trafiken usw. und direkt von der Druckerei und Verlags-Aktiengesellschaft vorm. R. v. Waldheim, Jos. Eberle & Co. (Verlagsabteilung) in Wien. Preis der großen Ausgabe K 1·60, der kleinen K 0·90.

Das Eisenbahnwesen Österreichs in seiner allgemeinen und technischen Entwicklung. Als Jubiläumsgabe der österr. Eisenbahnbeamten erscheint demnächst unter besonderer Förderung des Eisenbahnministers Dr. v. Derschatta „Das Eisenbahnwesen Österreichs in seiner allgemeinen und technischen Entwicklung“. Das Werk bildet eine Ergänzung zu der vom österr. Eisenbahnbeamtenvereine im Jahre 1898 herausgegebenen Jubiläumsschrift „Geschichte der Eisenbahnen der österr.-ungar. Monarchie“.

Das bisherige Reinerträgnis dieses letzten Werkes bildet den Grundstock der „Kaiser-Jubiläums-Kurstiftung für kranke Eisenbahnbeamte“, die über ein Stiftungskapital von K 96.000 verfügt und bereits an 138 kranke Eisenbahnbeamte Kurstipendien verteilte.

Das Reinerträgnis des Ergänzungsbandes fließt den Intentionen des Monarchen entsprechend, wieder diesem eminent humanitär wirkenden Fonde zu.

Abermals haben hervorragende Fachleute des österr. Eisenbahnwesens die Mitarbeiterschaft übernommen.

Nach dem Anlageplan besteht das Werk aus 6 Teilen: I. Teil: 1. Allgemeine Entwicklungsgeschichte der österr. Eisenbahnen (Schriftleitung); 2. Gesetzgebung und Verwaltung (Sektionschef Dr. August Ritter von Weeber); 3. Die Eisenbahnen in der österr. Staatswirtschaft (Exzellenz Dr. Heinrich v. Wittek); 4. Das Lokal- und Kleinbahnwesen Österreichs (Ministerialrat Ferdinand Gottsleben). II. Teil: Der kommerzielle Betrieb und das Tarifwesen (Sektionschef Doktor Franz Ritter v. Schonka). III. Teil: Das Militäreisenbahnwesen (Eisenbahnbureau des Generalstabes im k. u. k. Reichskriegsministerium). IV. Teil: Die technische Entwicklung des Eisenbahnbaues in Österreich (Oberbaurat Josef Zuffer, Ministerialrat Hugo Koestler, Oberbaurat Josef Hannack, Oberbaurat Karl Goeledorf, Oberbaurat Julius Spitzer, Oberbaurat Rank, Oberbaurat Felix Willinger, Oberbaurat Dr. Max Jüllig). V. Teil: 1. Die Wohlfahrtseinrichtungen der österr. Eisenbahnen (Sektionsrat Dr. Theobald Pollak); 2. Das Sanitätswesen bei den österr. Eisenbahnen (Obersanitätsrat Dr. Hugo Ritter v. Britto). VI. Teil: Statistik und graphische Darstellung der Entwicklung des österr. Eisenbahnwesens. (Schriftleitung.)

Als Schriftleiter fungiert abermals Oberrevident Strach. Nach Erscheinen des Werkes werden wir eine ausführliche Besprechung veröffentlichen.

CLUB-NACHRICHTEN.

Veränderungen im Mitgliederstande im Monate Mai 1908.

Ausgetreten sind:

Die Herren wirklichen Mitglieder: Franz King, k. k. Hofrat, Ober-Inspektor der General-Inspektion der österr. Eisenbahnen; Lorenz Dobringer, k. und k. Hauptmann des Generalstabskorps; Johann Prauböck, Ingenieur, k. und k. Hauptmann in der Reserve, kommandiert im Telegraphenbureau des k. und k. Generalstabes; Rudolf Lembacher, k. und k. Oberleutnant a. D., Sekretär des Grafen Elemér Lónyay; Michael Ellmann, Ingenieur der k. k. österr. Staatsbahnen; Oskar Peschka und J. Hochwald, Bau-Oberkommissäre der k. k Nordbahndirektion; Rudolf Kaudelka, Assistent der priv. österr.-ungar. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft; Ingenieur Alfred Österreicher, Fabriksleiter der Firma Brüder Redlich & Berger in Liesing.

Neu beigetreten sind:

Als wirkliche Mitglieder die Herren: Eduard Engelmann, nied.-österr. Landes-Oberbaurat, beh. aut. Bau-Ingenieur; Dr. Hans Kneisa, Bahnkonzipist der k. k. österr. Staatsbahnen; Otto Pascher, Assistent der k. k. österr. Staatsbahnen im Eisenbahnministerium; Karl Schamschula, Beamter der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn; Dr. Franz Degen, Bahnkonzipist der k. k. Nordbahndirektion.

Stand mit Ende Juni 1908: 2 Ehrenmitglieder, 612 wirkliche, 37 unterstützende und 3 korrespondierende Mitglieder.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten. — Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hilscher. — Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Verkehr.

Einführung des Nachtrages 6 zum Tarifhefte 2.

Mit 20. Juni 1908 tritt zum Teil II, Tarifheft 2, für den Ost-Mitteldeutsch-Sächsischen Verkehr der Nachtrag 6 in Kraft. Exemplare erliegen in den Stationen Reichenberg, Raspenau und Friedland i. B. sowie bei der unterzeichneten Direktion zur Einsicht und sind bei der königl. Eisenbahndirektion Berlin und bei der unterzeichneten Direktion zum Preise von 6 Hellern erhältlich.

Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

K. k. österr. Staatsbahnen.

Eröffnung der Station Seiz für den gesamten Güterverkehr.

Die dermalen für den Personen-, Gepäck- und beschränkten Güter-Verkehr eingerichtete Station Seiz der Linie Amstetten—Pontafel wird am 1. Juli 1908 für den unbeschränkten Güterverkehr eröffnet werden. **K. k. Staatsbahndirektion Villach.**

Laut einer in der Wiener Zeitung vom 30. Mai d. J. enthaltenen Kundmachung gelangt die Durchführung der Schwellen-Imprägnierungsarbeiten für den Bedarf der k. k. Staatsbahnen zur Ausschreibung. Offerte von im Inlande protokollierten Firmen werden bis längstens 22. Juni 1908, 12 Uhr mittags, beim Einreichungsprotokolle des k. k. Eisenbahnministeriums in Wien entgegengenommen. Bedingnisse und sonstige Behelfe können bei dem k. k. Eisenbahnministerium, Departement 19, und bei den k. k. Staatsbahndirektionen, der k. k. Nordbahndirektion und der k. k. Nordbahndirektion und der k. k. Betriebsleitung Czernowitz eingesehen werden.

K. k. priv. österreichische Nordwestbahn.
K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

(Einführung des Nachtrages II zum Lokalgütertarife.)

Mit 1. Juli 1908 und insoweit Frachterhöhungen eintreten, mit Gültigkeit vom 1. August 1908, tritt der Nachtrag II zu dem vom 1. Jänner 1907 gültigen Lokalgütertarife in Kraft.

Der Nachtrag enthält geänderte Frachtsätze der Klasse II des Ausnahmetarifes 2 (Stückgüter in Wagenladungen), sowie der Ausnahmetarife 7 und 8 (Borsten- und Hornvieh), ferner sonstige Änderungen bezw. Ergänzungen.

Exemplare dieses Nachtrages sind um den Preis von 90 Hellern bei der Zentralverkaufstelle für Tarife in Wien, I. Biberstraße Nr. 16 und im Wege der gesellschaftlichen Stationen ab 16. Juni 1908 erhältlich.

Gültig ab 1. Mai 1908.

K. k. Österreichische Staatsbahnen.

Kürzeste Zugverbindungen.

Wien—Arlberg—Paris—Genf.

[illegible]

Wien—Pontafel—Venedig—Rom und Mailand—Genua.

[illegible]

Wien—Lemberg—Odessa—Kiew und Czernowitz—Bukarest—Constantza—Constantinopel.

[illegible]

Wien—Köln—Brüssel—London.

[illegible]

Wien—Prag.

[illegible]

Wien—Eger—Cassel—(Köln)—Aachen.

[illegible]

Stadtbureau der k. k. österr. Staatsbahnen in Wien, I., Wallfischgasse 15.

[illegible]

K. k. österreichische Staatsbahnen.
(K. k. Nordbahndirektion.)

Schnellzugsverbindungen

von Wien nach Berlin und retour via Oderberg.

Schnellzüge Wien—Berlin.

Ab Wien (Nordbahnhof)	*†7.50 früh	3.05 nachm.	*10.05 nachts
An Oderberg	12.09 nachm.	8.51 abends	3.00 früh
„ Breslau	3.10 „	11.46 nachts	5.55 „
„ Berlin (Schl.-Bhf.)	8.36 abends	5.08 früh	11.04 vorm.
Fahrdauer Wien—Berlin	12 St. 46 Min.	14 St. 03 Min.	12 St. 59 Min.

Schnellzüge Berlin—Wien.

Ab Berlin (Schl.-Bhf.)	*†8.42 früh	4.57 nachm.	*11.50 nachts
„ Breslau	2.15 nachm.	10.05 nachts	6.10 früh
„ Oderberg	5.18 „	1.18 „	10.17 vorm.
An Wien (Nordbahnhof)	9.40 nachts	6.15 früh	3.35 nachm.
Fahrdauer Berlin—Wien	12 St. 58 Min.	13 St. 18 Min.	15 St. 45 Min.

Weitere Verbindungen nach und von Hamburg, Kiel, Hannover, Bremen, Amsterdam, Rotterdam und London.

* Verkehr direkter, sehr bequemer Wagen I. und II. Klasse von Wien nach Berlin und retour.

† Restaurationswagen von Wien bis Oderberg bezw. Berlin und retour.

Bei den Nachtschnellzügen verkehrt ein direkter Schlafwagen I. und II. Klasse.

Die offizielle Auskunfts- und Fahrkartenausgabestelle in Berlin ist das „Amtliche Verkehrsbureau der k. k. österr. Staatsbahnen und des österr. Lloyd, Berlin, Unter den Linden 47" (Ecke Friedrichstraße).

Die kürzesten Schnellzugsverbindungen

von Wien (Nordbahnhof) nach Krakau und Lemberg

mit direkt verkehrenden, sehr bequemen, durch gedeckte Übergänge verbundenen Wagen I. und II. Klasse sind wie folgt hergestellt:

Ab Wien (Nordbahnhof)	†7.50 früh	*8.00 abends	**10.05 nachts
An Krakau	2.48 nachm.	2.55 nachts	6.30 früh
„ Lemberg	8.40 abends	8.55 früh	1.30 nachm.
Fahrdauer Wien—Lemberg	12 St. 50 Min.	12 St. 55 Min.	15 St. 25 Min.
Ab Lemberg	†8.25 früh	**2.55 nachm.	*7.05 abends
„ Krakau	2.31 nachm.	9.54 nachts	1.05 nachts
An Wien (Nordbahnhof)	9.40 nachts	6.15 früh	8.05 früh
Fahrdauer Lemberg—Wien	13 St. 15 Min.	5 St. 20 Min.	13 St. — Min.

Weitere Verbindungen via Lemberg nach und von Czernowitz, dann nach und von Podwoloczyska.

† Restaurationswagen verkehren von Wien nach Lemberg und retour.

* Verkehr direkter Schlafwagen I. und II. Klasse von Wien nach Lemberg und retour.

** Verkehr eines Schlafwagens von Wien nach Podwoloczyska u. retour.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Sommer 1908. Sommer 1908.

Reiseverbindungen

zwischen

Wien, den Alpenländern, Italien und Ungarn.

Gültig vom 1. Mai 1908

[illegible]

Digitized by Google

Wilhelm Beck & Söhne
k. u. k. Hoflieferanten
Wien, VIII. Langegasse 1, Zentrale.
FILIALEN: Lemberg, Innsbruck, Sarajevo.
Uniformen, Uniformsorten
Kürschnerwaren und Kappen
für Eisenbahnen. 661

Österreichische
Siemens-Schuckert-Werke
Wien, XX/2. Engerthstraße 150.
Elektrische Beleuchtung 696
Elektrische Kraftübertragung
Elektrische Bahnen
Dynamomaschinen — Elektromotoren
Schaltapparate — Zähler
Installationsmaterial. — Bogenlampen.
Installationsbureau: VI/1 Mariahilferstraße Nr. 7.

Stefan v. Götz & Söhne
Wien und Budapest
Wien: XX/1. Bez., Gießmanngasse 2. XX/1. Nordwestbahnstraße 53.
Budapest: b. Ganz & Co., Steinbrucherstr.
Eisenbahn-Sicherungsanlagen
Bahnschranken mit und ohne Vorläutesicherung,
Zentralweichenstellungen
Signalanlagen, Industriegeleisesicherungen, Geleisesperrbäume, Wechselsperren, Sperrschuhe, Sicherungs- und Signaleinrichtungen aller Art für Eisenbahnen und Ausrüstung hiezu.
Rein pneumatische Niederdruck-Weichen und Signalstellung nach den Patenten der General Railway Signal Co., Buffalo and Rochester U.S.A. und der British Pneumatic Railway Signal Co., Ltd. London.
Werkzeuge und Gebrauchsartikel
für den
Bahnbau, Bahnerhaltungs-
und
Betriebedienst
Berg- und Hüttenwesen
Bremsschuhe, Waggonschieber etc. Patent Büßing
Bremsschlitten Patent Schön.
Seuthe'sche Knall- und Lichtsignale
Telegramm-Adresse: Bahngötz Wien Telephon.
„A B C"-Code fünfte Ausgabe in Verwendung.
Telephon 21682 und 21683 Interurban. 437

Fabrik für
Eisenbahnsicherungsanlagen
Südbahn-Werk
Wien
X/3 Triesterstraße Nr. 40.
Telephon 8978.
Bahnschranken, Vorläutesicherungen, Schrankenantriebe. Zentral-Stellwerke, Blockapparate. Signale, Kontaktschienen, Fühlschienen, Sperrbäume. Wechselsperrschlösser. 436

C. Schember & Söhne
k. und k. Hof-Brückenwagen
und Maschinenfabrik
Wien, I. Akademiestrasse 4
empfehlen ihre Erzeugnisse in Lokomotiv-, Waggon-, Fuhrwerks-, Magazin- und Autom. Wagen sowie Wagen aller Art.

Siemens & Halske
Aktiengesellschaft Wien.
Werk: III. Hainburgerstraße Nr. 29.
Direktion: III. Apostelgasse Nr. 12.
Eisenbahn-Sicherungsanlagen. Schwachstromanlagen.
Telegraphen- und Telephonanlagen, Anlagen für drahtlose Telegraphie, Marine- und Gruben-Signalapparate, Minenzünder, Feuermelde-, Wächterkontroll- und Alarmanlagen, Wassermesser, Wasserstands-Fernmelder, Schalttafel-Meßinstrumente, wissenschaftliche, Laboratoriums- und Eicheinrichtungen, elektromedizinische Apparate, Röntgen-Einrichtungen, Trockenelemente, nasse Elemente, Elemente für Momentbeleuchtung, S. & H.-Beutelelemente, Kabel- und Leitungsdrähte für Telephon- und Telegraphenzwecke. 693

Kraluper Mineralöl-Raffinerie 690
PRAG liefert helle und dunkle Zylinderöle für Normal- und Heißdampf, helle und dunkle Maschinenöle, Wagenachsenöle, Petroleum, Benzin, Fette etc. etc.

Darlehen!
Allgemeine Cautionsbank Aktiengesellschaft
General-Repräsentanz für Österreich:
WIEN, IV. Technikerstraße Nr. 5.

Die Allgemeine Cautionsbank gewährt an Eisenbahnbeamte Darlehen gegen Gehaltsvormerkung zu außerordentlich günstigen Bedingungen, u. zw.: 1. Die Bank fordert an Darlehenszinsen pro anno 6½%; selbstredend immer von der verbleibenden Restschuld. 2. Der Darlehenswerber hat sich hinsichtlich seines Gesundheitszustandes einer ärztlichen Untersuchung zu unterziehen. Die übliche teure Lebensversicherung wird jedoch nicht verlangt. Für den Fall des Ablebens des Darlehenswerbers erlischt die restierende Schuld, so daß den Erben keinerlei Verpflichtung auferlegt bleibt. Für diesen seitens der Bank gebotenen Vorteil ist alljährlich ein mäßiges Schadendeckungsentgelt, dessen Höhe sich nach dem Alter des Darlehenswerbers richtet, immer nur von der verbleibenden Restschuld zu bezahlen. 3 Die übliche Stellung der Bürgen kann gegen eine einmal zu entrichtende mäßige Zahlung unterbleiben. (3 Perzent der Darlehenssumme.) 4. Bei der Erteilung des Darlehens werden als einmalige Kosten die Barauslagen und 1 Perzent Bankprovision in Abrechnung gebracht.

Zu weiteren Informationen ist die Bank jederzeit bereit und stehen Antragsformulare zur Verfügung. 702

Für den Inseratenteil verantwortlich Annoncen-Expedition M. Pozsonyi, Wien, IX. Hörlgasse 5.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten.
Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hilscher.
Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

Redaktion und Administration:
WIEN, I. Eschenbachgasse 11.
Telephon Nr. 855.
Postsparkassen-Konto der Administration: Nr. 806.245.
Postsparkassen-Konto des Club: Nr. 840.008.
Beiträge werden nach dem vom Redaktions-Komitee festgesetzten Tarife honoriert.
Manuskripte werden nicht zurückgestellt.

ORGAN
des
Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

Erscheint von April bis Oktober am 1. und 15. jedes Monates
von November bis März jeden Montag.

Abonnement inkl. Postversendung
in Österreich-Ungarn:
Ganzjährig K 10. Halbjährig K 5.
Für das Deutsche Reich:
Ganzjährig Mk. 12. Halbjährig Mk. 6.
im übrigen Auslande:
Ganzjährig Fr 20. Halbjährig Fr. 10.
Bezugsstelle für den Buchhandel:
Spielhagen & Schurich in Wien.
Einzelne Nummern 30 Heller.
Offene Reklamationen portofrei.

№ 19. Wien, den 1. Juli 1908. XXXI. Jahrgang.

Klingers Reflexions-Wasserstands-Anzeiger

über **200.000** Stück

In allen Industriestaaten der Welt im Betriebe.





Vorteile:
Wasserstand schwarz,
Dampfraum silberglänzend,
Rasches Erkennen des Wasserstandes,
Größte Betriebssicherheit,
Schutzgläser absolut überflüssig,
Täuschungen über den Stand des Wassers im Kessel ausgeschlossen.
Vollster Schutz gegen Explosionen wegen Wassermangel!

Kein Kessel sollte ohne diese Apparate in Verwendung stehen.

Gumpoldskirchner Maschinen- und Metallwaren-Fabrik

Rich. Klinger

GUMPOLDSKIRCHEN bei Wien. 617

Bei der Lokalbahn Smečno—Schlan werden folgende Stellen ausgeschrieben:

Ein Betriebsleiter ab 1. September d. J., ein Heizhausleiter zugleich Stationsleiter und ein Zugsführer

beide mit sofortigem Dienstantritt.

Von den Reflektanten, welche die nötige Eignung nachweisen müssen, wird Kenntnis der böhmischen und deutschen Sprache verlangt.

Gesuche mit Zeugnisabschriften, die nicht retourniert werden, sind zu richten an: Gräflich Clam Martinicsche Schleppbahn Smečno—Schlan.



PRÄZISIONS-UHREN
sowie alle anderen erdenklichen Sorten. Echte Glashütte, Omega, Badollett, Schaffhausen usw.
Jede Uhr ist mit Fabrik-Zertifikat und 5jähriger Garantie versehen. Hunderte Anerkennungsschreiben.

EUGEN DOLLINGER, Uhrmacher,
Wien, IV. Favoritenstraße Nr. 22.
Bei Barzahlungen 10 Prozent.
Illustrierte Preisliste gratis und franko.

Invert-Brenner bester Systeme
für Steinkohlen-, Öl- und Azetongas,
geeignet für Bahnhofs- und Waggonbeleuchtung.
Allgemeine Carbid- u. Acetylen-Gesellschaft Franz Krükl & Co., Wien.
Fabrik: Möllersdorf b. Wien. Bureaux: Wien, VI. Köstlergasse 5.
Telephon 9040 und 1180.

Leopolder & Sohn
Wien, III/1 Erdbergstraße 52.
Leipzig-Schleussig, Seumestraße 86.
Fabrik für Telegraphen-Apparate, Telephone und Telephon-Zentral-Umschalter, elektrische Stations-Deckungssignale und Bahnwächter-Läutewerke für Eisenbahnen, Telegraphen-Batterien und Leitungsmateriale, Wassermesser eigenen Patentes für städtische Wasserwerke, Bierbrauereien und Maschinenfabriken. 666
Alle Telephon- und Telegraphen-Einrichtungen werden prompt ausgeführt und Voranschläge **kostenfrei** ausgearbeitet.

K. k. priv. **Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt**
Errichtet im Jahre 1825. Wien, I. Wollzeile 39.
Die Anstalt versichert: a) Gebäude samt deren Zubehör,
b) Mobilien aller Art 613
c) Bodenerzeugnisse gegen Hagelschlag.
Reservefond d. Anst.: K 8,876.191·17 Ges.-Versicherungsumme K 2.408,808.638
Anzahl der Mitglieder: 159.054.

Schnelldreh-Revolverstahl №% Marke: %
als Schnell- und Hart-Drehstahl noch dort zu verwenden wo kein anderer mehr aushält!
Rudolf Schmidt & Cº, Gußstahlwerk, Wien, X./3.

University Library 27 JUL 1908

Digitized by Google

Garvens-Werke

WIEN

II. Handelskai 130

fabrizieren und halten großes Lager von:

Pumpen aller Art:

Baupumpen
Stationsbrunnenpumpen
Expreßpumpen f. große Förderhöhen
Pumpen für Villen und Wohnhäuser und Fabriksanlagen
Pumpen für Haus- u. Wasserleitungen.

Waagen für jeden Zweck:

Stationsbrückenwaagen
Kohlenwaagen
Magazinswaagen. 687

Kataloge u. Kostenvoranschläge auf Verlangen portofrei und kostenlos.

Schrauben- u. Schmiedewaren-Fabriks-Aktiengesellschaft

Brevillier & Co. und A. Urban & Söhne

Wien, VI. Magdalenenstraße 18. 1049

Fabriken: Neunkirchen an der Südbahn, Floridsdorf und Gradenberg. Nieten, Schrauben, Muttern, Drahtstiften und Schmiedewaren.

Lebensversicherungs-Institut des Club österreichischer Eisenbahn-Beamten

Newyorker Germania WIEN, I. Stubenring Nr. 18, im eigenen Hause.

Versicherungen in Kraft Ende 1906 564,000.000 Kronen, Aktiva laut Bilanz 1906 185,000.000 Kronen, Überschuß der Jahresgebarung 1,685.700 Kronen, Dividenden verteilt an Versicherte 1906 2,472.100 Kronen, Kaution bei der k. k. Staats-Zentralkasse 10,487.500 Kronen.

Die Gesellschaft verteilt Dividenden schon nach einjährigem Bestehen der Polizze. Die Polizzen sind nach einjährigem Bestande unanfechtbar (Darlehens-Deckungs-Polizzen), genießen sofortige Unanfechtbarkeit bei Selbstmord oder Tod durch Duell. Die Kriegsversicherung Wehrpflichtiger wird ohne Prämienerhöhung übernommen. Mitglieder des Club österreichischer Eisenbahn-Beamten genießen besondere Begünstigungen.

Witkowitzer Bergbau- und Eisenhütten-Gewerkschaft

Witkowitz (Mähren).

Post- und Telegrammadresse: *Witkowitz, Eisenwerk.* Eisenbahnstation: Schönbrunn und Mähr.-Ostrau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Erzeugnisse: Roheisen, Eisengußware, vornehmlich Röhrenguß nachstehender Methode für Wasser-, Dampf- und Gasleitungen, Maschinen- und auch Bauguß, Stahlguß, Walzmaterial, und zwar: Stab- und Fassoneisen, Bau- und Waggonträger, Reservoir- und Kesselbleche, Stabstahl, Stahlbleche, Eisenbahn- und Grubenmaschinen aus Martinstahl, Tyres aus Martin- und Spezialstahl, Eisenbahnwaggonräder, Waggonachsen, komplette Räderpaare, Wechsel und Kreuzungen, Drehscheiben, Wasserstations-Einrichtungen, Dampfkessel, Reservoirs, Gasometer, Brücken- und sonstige Baukonstruktionen, Gittermaste, Schmiedestücke und diverse Zeugschmiedware, Maschinenbau, speziell Bergwerksmaschinen für Förderung und Wasserhaltung, Pumpensätze und Ausführung diverser maschineller Einrichtungen, mittels Wassergas geschweißte, elektrisch geschweißte und maschinell gepreßte Blechwaren, stumpf- und patentgeschweißte, wie auch nahtlose Röhren, Rohrmaste, feuerfeste Ziegel und basische Steine.

Anfragen sind zu richten an die Zentral-Direktion in Witkowitz, Eisenwerk oder an die Kommerzielle Direktion, Wien, I. Operngasse 6 oder an das Verkaufsbureau, Prag, Stadtpark 19. 685

Deckert & Homolka

Elektrotechnisches Etablissement

Fabriks- u. Engros-Lager IV. Favoritenstr. 42. **WIEN** Niederlage u. Installation I. Kärntnerstr. 42.

Budapest. Prag. Brünn. Paris.

Fabrikation • Installation



von Telegraphen- und Mikrotelephon-Apparaten für alle Zwecke, insbesondere für den Eisenbahn-Signal-, Sicherheits- und Meldedienst, Blitzableitern, Dynamos, Elektromotoren und Ventilatoren, Wasserstands-Anzeigern, Beleuchtungskörpern, staub- und wasserdicht. 645

Österreichische Eisenbahn-Verkehrsanstalt WIEN I. Volksgartenstraße 3.

Vermietung von Spezialwagen aller Art, Kastenwagen und Lowrys, Eis- und Kühlwagen, Zisternenwagen, Spezialwagen für Weintransporte etc., Projektierung, Bau und Finanzierung von Lokal- und Schleppbahnen, Errichtung von Reservoirs (Tanks) und Rohrleitungen (pipe lines) für Petroleum. 521

Felten & Guilleaume

Fabrik elektr. Kabel, Stahl- und Kupferwerke, Actien-Gesellschaft, Wien, X. Gudrunstraße 11.

Zug- u. Barrierendraht m. hoher Festigkeit, Stachelzaundraht u. s. w.

Drahtseile für Aufzug, Transmissionen, Schiebebühnen, Zugschranken, Stell- und Läutewerke.

Bogenlampen-Aufzug- und Tragseile.

Zug- und Leitseile für Eisenbahn-Trajekte.

Leitungsdrähte nach verschiedenster Art isoliert, für Installationszwecke.

Kabel für Telegraphie, Telephonie und elektrische Licht- und Kraftübertragung.

Hochspannungskabel mit Felten & Guilleaume-Papierisolation.

Blocksignalkabel. Trolley-Drähte. 493

Trifailer Kohlenwerks-Gesellschaft, Wien, III. Rennweg 5. 519

Buchhandlung Gustav Fock, G. m. b. H., Leipzig

sucht zu kaufen: Österreichische Eisenbahnzeitung, Jahrgänge 1896—1907.

Für das österr. Patent Nr. 14195 betreffend:
„Spannungsregler für elektrische Zugsbeleuchtung mit Dynamo- und Akkumulatorenbetrieb"
werden

Käufer oder Lizenznehmer gesucht.

Gefällige Angebote befördert das Patentanwalts-Bureau **J. J. Ziffer, Wien, VI/1 Mariahilferstraße Nr. 17.**

Waggon-Bauanstalten.

Der Inhaber des österr. Patentes Nr. 20946, betreffend:
„Selbsttätige Rücklaufbremse für Eisenbahnfahrzeuge"
sucht zwecks praktischer Ausübung seiner Erfindung in Österreich mit Interessenten in Verbindung zu treten. Gefällige Anfragen unter Angabe obiger Patentnummer befördert Patentanwalt V. Tischler, Wien VII. Siebensterngasse 39. 71

Für die selbsttätige Luftsaugebremse für Eisenbahnfahrzeuge u. dgl.

nach dem österr. Patent Nr. 21.594 werden Interessenten behufs Ausübung in Österreich gesucht. Näheres durch Patentanwalt Tischler, Wien VII. Siebensterngasse 39.

Digitized by Google

Österreichische
Eisenbahn-Zeitung.
ORGAN
des
Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

№ 19. Wien, den 1. Juli 1908. XXXI. Jahrgang.

Städtische und private Straßenbahnen in Österreich.

Von Paul Stiassny.

(Schluß.)

Vergleicht man die gegenwärtig auf den österreichischen Straßenbahnen bestehenden Fahrpreise mit den früher in Geltung gestandenen, so kann keinesfalls von einer Verbilligung dieses Verkehrsmittels gesprochen werden. Die Kommunalbetriebe haben in den letzten Jahren meist verteuert: Wien von 10 auf 12, ebenso Prag; ferner Olmütz von 14 auf 16 und von 20 auf 24 h. Nur Marienbad hat den Saisontarif für den Winter um die Hälfte ermäßigt. Interessant ist die unbeständige Pilsener Tarifpolitik, die in ihrem Schwanken nicht zu Ende kommt. Dem 10- und 20-h-Stationstarif von 1899 kamen 1902 6 h-Arbeiterkarten und 5-h-Kinderkarten hinzu. 1905 wurde der Versuch eines Einheitstarifes von 14 (mit Blockkarten à 12) h gemacht, der aber nur von kurzer Dauer war. Im Juli 1907 erfolgte die Rückkehr zum Stationstarif, wobei aber diesmal die Arbeiter nicht berücksichtigt wurden. Eine kleine Verbilligung hat nur die Grazer Tramway durch Verlängerung ihrer Teilstrecken geschaffen.

Bezüglich der Lage der Angestellten standen infolge des in dieser Hinsicht, wie erwähnt, unbrauchbaren Ergebnisses der Rundfrage nur zwei Quellen zur Verfügung: die Entlöhnungsangaben der österreichischen Eisenbahnstatistik und die Antwort über die Wiener Verhältnisse. In dem vollen Bewußtsein der Anfechtbarkeit von Ziffern, die die lokale Kaufkraft des Geldes unberücksichtigt lassen und daher kaum vergleichbar sind, blieb doch kein anderer Weg als die Ermittlung der Jahreslohnquote pro Kopf, um wenigstens einen Anhaltspunkt zu haben. Danach gelangt man zu dem sonderbaren Resultat, daß die Aktien-Gesellschaften ihre Angestellten um zirka 11% besser zahlen als die Städte. Einige Ziffern mögen dies illustrieren. Die Jahreslohnquote fast aller Privatbetriebe bewegt sich zwischen K 1100 und 1300, während die kommunalen Bediensteten selten mehr als K 1000 beziehen. Es zahlen nämlich die Gesellschaften in Graz K 1269, in Brünn K 1147, Gablonz K 1096, Triest K 1292, Brüx K 1298 und Linz K 932. Diese Ziffern sagen aber vor allem nichts über das Verhältnis aus, in dem die Löhne zu den übrigen Betriebsauslagen stehen. An erster Stelle stehen aber auch hier die Aktiengesellschaften. Triest opfert 70% der Gesamtbetriebsausgaben für Löhne, Brüx 66, Graz 64%, dann kommt erst die Stadt Wien mit 59%, Pilsen mit 58, Prag gar nur mit 46%. Im Durchschnitt resultieren aber doch bloß 4% zugunsten der Aktiengesellschaften, da Brünn mit 43 und Linz mit 41% das Verhältnis drücken.

Immerhin muß zugegeben werden, daß wenigstens in Wien die Position der Angestellten mit dem Antritte der Kommunalherrschaft in jeder Hinsicht verbessert wurde. 1895 betrug der mittlere Jahresverdienst K 1200, der 1905 auf K 1380 gebracht wurde. Die durchschnittliche Arbeitsleistung war früher rund $14\frac{1}{4}$ Stunden, wovon $11\frac{3}{4}$ auf den reinen Wagendienst entfielen. Heute beträgt die Durchschnittsdienstleistung rund $11\frac{1}{2}$—12 Stunden, wovon aber nur $7\frac{1}{2}$ bis $7\frac{3}{4}$ Stunden auf den reinen Wagendienst kommen. In gleicher Weise ist auch eine ziemlich weitgehende Besserung in den Pensionsverhältnissen zu konstatieren. Es bestehen hier zwei Fonds, u. zw. für Beamte und für Bedienstete. Die Wiener Tramway-Gesellschaft hatte in dem Pensionsnormale für die Bediensteten von 1897 bloß 60% des Gehaltes nach 35jähriger Dienstzeit vorgesehen. Diese 60% kamen derart zustande, daß nach einer Dienstdauer von zehn Jahren 30% des Lohnes und für jedes weitere Dienstjahr 1·2% gewährt wurde. Die Witwe erhielt die Hälfte der jeweiligen Pension ihres Mannes, die Erziehungsbeiträge für die Kinder wurden mit 10% bis zum 14. Lebensjahre bestimmt. Alles zusammen durfte aber nur in Maximum 80% der Pension des Vaters erreichen. Die Fondsbeiträge betrugen während der Aktivität 8%, wovon die Tramway-Gesellschaft die Hälfte bestritt. Das städtische Normale von 1906 brachte

Digitized by Google

wesentliche Verbesserungen. Vorerst wurden noch die weiblichen Bediensteten in den Fonds aufgenommen, die aber bei eventueller Verheiratung wieder ausscheiden mußten.

Die Einzahlungen wurden aber stark erhöht, nämlich von 8 auf 14% des Lohnes, wobei wieder die Gemeinde die Zahlung zur Hälfte auf sich nahm. Hiezu kommt noch eine Kürzung des Lohnzuwachses bei jedem Avancement für den Pensionsfond um so oft mal 14%, als der avancierende Angestellte zurückgelegte Dienstjahre hat, wieder auf Halbpart mit der Gemeinde. Mehr als 100% des Avancements darf diese Abfuhr jedoch nicht betragen. Diesen Lasten stehen jedoch große Vorteile gegenüber, so namentlich der, daß die Pension durch Zugrundelegung höherer jährlicher Steigerungen nach 35 Dienstjahren nicht 60%, sondern 100% des Gehaltes betragen kann. Ferner werden die Erziehungsbeiträge für Waisen nicht bis zum 14. Lebensjahre, sondern bis zum 20. Jahre ausbezahlt.

Aber auch die Beamtenpensionsbezüge, sowohl die der männlichen als der weiblichen, wurden günstiger. Die Bestimmungen der zu gleichen Teilen getragenen 14% Beitragsleistungen decken sich mit dem Dienernormale. Dagegen zahlt hier die Gemeinde nur jenen Beitrag bei Avancements, der über 100% der Beförderungssumme hinausgeht. Die Pension beträgt nach 10 Dienstjahren 40% und steigt bis zu 35 Dienstjahren um je 2·4% des vollen zuletzt bezogenen Aktivitätsgehaltes. Die Witwenpension steigt von 30% des Mannesgehaltes nach 10 Dienstjahren auf 60% und beträgt im Minimum K 480, im Maximum K 1800. Ein Viertel der Witwenpension gilt bis zu 18 Jahren als Erziehungsbeitrag, nach Ableben beider Eltern die Hälfte der Witwenpension.

Das neue Normale von 1906 bedeutet wieder einen Fortschritt.

Es wird nämlich in die Pensionsbemessung auch das Quartiergeld einbezogen und der Höchstbetrag der Pension nicht wie bisher mit K 6000, sondern mit K 9000 bemessen. Ferner erhält die Witwe nicht mehr ein Viertel, sondern ein Drittel des Gattenanspruches, Minimum K 800, Maximum K 2700, während gleichzeitig der Erziehungsbeitrag um 2 Jahre länger, also bis zu 20 Jahren flüssig gemacht wird. Man wäre aber auf einem Irrwege, wollte man von den gewiß nicht ungünstigen Wiener Verhältnissen aus darauf schließen, daß die weiter oben konstatierte durchschnittlich schlechtere Bezahlung bei kommunaler Leitung durch bessere Altersversorgung und sonstige Wahlfahrtseinrichtungen kompensiert werden. Dies ist nicht der Fall. So entbehren die Städte Pilsen und Lemberg überhaupt eines Fonds, was bei den Privatgesellschaften nur von Gablonz und Brüx gilt. Einen eigenen Fonds besitzt von Städten außer Wien nur noch Prag; in Marienbad ist er in Bildung begriffen. Von Aktiengesellschaften besitzt Graz einen eigenen Fonds. In Linz wird er erst gebildet. Alle anderen kommunalen und privaten Betriebe haben ihre Angestellten beim Pensionsinstitut des Verbandes der österreichischen Lokalbahnen versichert. Nach unseren Informationen entsprechen die Einzahlungen dort völlig den Wiener Verhältnissen: 4% seitens der Mitglieder und ebensoviel seitens der dienstgebenden Verwaltung. Von einer Superiorität der Städte ist also auch in dieser Hinsicht nichts zu spüren. Von den Humanitätseinrichtungen zu reden, ist erst recht Verlegenheit. So deckt der so prunkvolle Titel eines Unterstützungsfonds für die elektrischen Unternehmungen der königl. Landeshauptstadt Prag die klägliche Summe von sage K 231. Nur Graz weist einen Sparfond von zirka K 25.000 mit 27 Mitgliedern aus. Eigene Krankenkassen bestehen nur in Wien, Prag und bei der Brünner Gesellschaft. Bei allen übrigen Betrieben sind die Bediensteten bei der Bezirkskrankenkasse versichert.

Es wäre nunmehr noch die Rentabilitätsfrage zu erledigen. Gerade hier ist es aber wohl sehr schwer, Vergleiche über die Geschäftstüchtigkeit der diversen Betriebsleitungen anzustellen, weil die Hauptmomente, die auf die Prosperität einwirken, ganz außerhalb des Machtbereiches der Direktionen liegen, nämlich die gerade herrschenden allgemeinen und die besonderen lokalen Wirtschaftsverhältnisse. (Man denke hiebei nur an unsere Rotundenausstellungen, welche die sonst schlechten Praterlinien temporär hochrentabel machen.) Die Direktion könnte also auf die Rentabilität außer durch die Tarifpolitik, eventuell nur durch die Wagenintensität und durch den Netzbau einwirken. In ersterer Hinsicht zeigt sich nun nach den für Wien pro 1868 bis 1904 konstruierten Diagrammen folgendes: Die Einnahmen pro Wagenkilometer sinken unausgesetzt, während die Fahrten pro Einwohner jährlich enorm steigen. Im Jahre 1868 kamen auf jeden Einwohner jährlich vier Fahrten, während pro Wagenkilometer 68 h eingenommen wurden. Im Jahre 1904 wurden dagegen bloß 50 h pro Wagenkilometer eingenommen, während die jährlichen Fahrten pro Einwohner von 4 auf 97 angestiegen sind. Es steigen aber auch die Gesamteinnahmen, namentlich seit der Elektrisierung in weit langsamerem Verhältnisse als die beförderten Personen, die binnen 36 Jahren von 3 auf 173 Millionen avancierten, während die Einnahmen von K 700.000 auf 25 Millionen kamen. Dagegen dürfte es, wenigstens bei uns, schwer halten, eine charakteristische Relation zwischen Netzausbau und Einnahmen pro Kilometer Betriebslänge herauszufinden. So steigt in Wien die Einnahme pro Kilometer Betriebslänge trotz der großen Zubauten von 1900 bis 1903 stetig, um in den folgenden Jahren ziemlich abzuflauen. Es zeigt sich also, daß eine mäßige Expansion durchaus nicht von zweifellos verschlechterndem Einflusse auf die Einnahmen pro Streckeneinheit ist.

Merkwürdig genug ist es aber, daß selbst Tarife, die auf Erstellung der höchsten Rente ausgeklügelt scheinen, versagen, wenn die große Vorbedingung der örtlichen, einem Verkehrsunternehmen günstigen Verhältnis mangelt.

Digitized by Google

Die österreichischen Straßenbahnen weisen bei gleichen Fahrpreissystemen Fälle von glänzender Prosperität und wieder solche von elendem Vegetieren auf. Die folgenden Zahlen weisen den Betriebsnettoertrag in Perzenten des verwendeten Anlagekapitals aus und sind aus dem Durchschnitte dreier Jahre (1903 bis 1905) berechnet. Den Betriebsnettoertrag glaubten wir statt des reinen Betriebsüberschusses deshalb zugrunde legen zu sollen, weil in ihm auch die nicht zu den eigentlichen Verkehrsregien gehörenden Ausgaben wie Stempel, Beiträge zu den Humanitätsinstituten, Unfallversicherung usw. berücksichtigt sind. Das Erträgnis der Kommunalbahnen in absteigender Folge ist in Perzenten abgerundet: Lemberg 14, Olmütz 10, Prag 8, Wien 6, Marienbad 4·5, Pilsen 1·5. (Das schlechte Pilsener Resultat läßt das fortwährende Experimentieren der Stadtväter jetzt erklärlich scheinen.) Die Privatbahnen dagegen stellen sich wie folgt: Graz 10·5 (Dividende 9%), Triest 10·5 (Dividende $8^3/_4$%), Linz $5^3/_4$% (Dividende für Prioritätsaktien 4%, Stammaktien 2%). Alle anderen Gesellschaften rentieren sehr schlecht, und zwar: Brünn mit seinem Einheitstarife nur 3·5% (Dividende 2%), Gablonz $2^1/_4$% (Dividende 1·25%). Brüx mit $3^1/_3$% zahlt gar keine Dividende. Zieht man den Durchschnitt, erhält man eine zirka 1·5% bessere Verzinsung des Anlagekapitals bei städtischen Bahnen. Das Unternehmertum hat also auf dem Gebiete des österreichischen Straßenbahnwesens wenig Ursache, sich aktienkapitalistisch zu beteiligen. Tatsächlich verteilen sich auch die in Straßenbahnwerten investierten 211 Millionen Kronen nur zu geringem Teile auf Aktien, nämlich bloß 43 Millionen, während 3 Millionen auf Obligationen und 165 Millionen auf andere Schuldtitel entfallen.

Enquete über die Regelung des Fachbildungswesens für den mittleren Eisenbahnbetriebs- und Verwaltungsdienst.

Die in Nr. 18 angekündigte Enquete hat in der Zeit vom 22.—25. Juni l. J. im Saale der Niederösterreichischen Handels- und Gewerbekammer stattgefunden. Im folgenden sind zur vorläufigen Orientierung an der Hand des offiziellen Berichtes ganz kurz die Äußerungen der einzelnen Experten wiedergegeben. Nur die Äußerungen des vom Club österr. Eisenbahn-Beamten delegierten Herrn Experten Regierungsrat A. R. v. Loehr bringen wir heute schon in extenso. Eingehend kommen wir auf einige der höchst interessanten Äußerungen nach Vorliegen des stenographischen Protokolles zurück.

Als Experten sind vom Eisenbahnministerium zur Teilnahme berufen worden:

A) Aus dem Stande der staatlichen Eisenbahnverwaltung: Die Sektionschefs im Eisenbahnministerium: Dr. Viktor Röll und Jaromir Tuček, der Generalinspektor der österreichischen Eisenbahnen Karl Pascher; die Hofräte und Staatsbahndirektoren: Dr. Johann Messerklinger (Linz), Wilhelm Edler von Drahtschmid (Innsbruck) und August Ritter von Ruff (Triest); der Hofrat und Nordbahn-Direktorstellvertreter Karl Rother, der Regierungsrat und Staatsbahn-Direktorstellvertreter Friedrich Freiherr von Weichs-Glon (Triest), der Oberinspektor der k. k. österreichischen Staatsbahnen Georg Guttmann (Lemberg), die Inspektoren der k. k. österreichischen Staatsbahnen Franz Mrasek (Staatsbahndirektion Pilsen) und Hugo Wietz (Eisenbahnministerium), endlich Bahnsekretär Dr. Franz Hilscher (Eisenbahnministerium).

B) Über Vorschlag von Privatbahnverwaltungen: Die Oberinspektoren Julius Albert und Dr. Moritz Domenego (k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft), der Direktionsleiter Johann Herrdegen (k. k. priv. Eisenbahn Wien—Aspang), die Inspektoren Josef Krátky (a. priv. Buschtiehrader Eisenbahn) und Franz Nógrády (k. k. priv. Kaschau—Oderberger Eisenbahn), Regierungsrat Generalinspektor Leopold Porias und Oberinspektor Adam Saffir (k. k. priv. österreichische Nordwestbahn), Direktionsleiter Dr. Alfred Scheiber (k. k. priv. böhmische Kommerzialbahnen), der Inspektor Karl Schreiter (k. k. priv. böhmische Nordbahn-Gesellschaft), der Oberinspektor Gustav Sonnenburg (k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft), der Oberinspektor Emil Guisolan und der Inspektor Karl Noë (priv. österreichisch-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft).

C) Über Vorschlag von Eisenbahnbeamten-Vereinen: Adjunkt der k. k. österreichischen Staatsbahnen Rudolf Bastendorf (Eisenbahnbeamten-Verein in Wien), Assistent der k. k. österreichischen Staatsbahnen Ertl Ferdinand (Reichsbund deutscher Eisenbahner, Deutscher Rechtsschutz- und Gewerkverein), k. k. Regierungsrat, Zentralinspektor der Kaiser Ferdinands Nordbahn i. P. August Ritter von Loehr (Club österreichischer Eisenbahnbeamten), Bahnkommissär der k. k. österreichischen Staatsbahnen Stanislaus Maresch (Verband der Beamten der österreichischen Staatsbahnen Galiziens in Lemberg), Revident der k. k. österreichischen Staatsbahnen Ferdinand Modr (Verein der Beamten der österreichischen Staatsbahnen mit Mittelschulbildung in Pilsen), Adjunkt der k. k. österreichischen Staatsbahnen Gustav Navratil (Verein der böhmischen Eisenbahnbeamten in Prag), Adjunkt der k. k. österreichischen Staatsbahnen i. R. Georg Schwab (Rechtsschutz- und Unterstützungsverein „Verkehrsbund des christlichen Eisenbahnpersonals Österreichs in Wien) und Adjunkt der Südbahn Josef Grüll (Allgemeiner Rechtsschutz- und Gewerkschaftsverein Wien).

Sektionschef Dr. Alfred Freiherr von Buschman begrüßte die erschienenen Experten mit folgender Ansprache: „Se. Exzellenz der Herr Eisenbahnminister, der zu seinem Bedauern durch eine dringende Dienstreise verhindert ist, Sie, meine Herren, wie er es gewünscht hätte, persönlich zu begrüßen, beauftragte mich, Ihnen seinen herzlichen Dank auszusprechen, daß Sie seinem Rufe gefolgt sind und durch Ihr Erscheinen Ihre Bereitwilligkeit bekundet haben, dem Eisenbahnministerium in einer der praktisch bedeutsamsten Fragen, die auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens noch ihrer Lösung harren, mit Ihrem fachlichen Wissen und Ihrer dienstlichen Erfahrung begutachtend zur Seite zu stehen.

Meine Herren! Um den vaterländischen Eisenbahndienst in gewiß erwünschter Weise auf ein noch höheres fachliches Niveau zu bringen und dadurch dessen Erfolge für die gesamte Öffentlichkeit noch wesentlich zu verbessern, erscheint es vor allem nötig, für einen solchen Nachwuchs an Beamten Sorge zu tragen, der den mit der steten Ausbreitung des Verkehres täglich größer, schwieriger und vielseitiger werdenden Aufgaben des Eisenbahndienstes unter allen Verhältnissen gewachsen zeigt. Die wesentlichste Voraussetzung für die Möglichkeit der Gewinnung eines derart geeigneten Personals bildet die Vorsorge für eine systematisch geregelte eisenbahnfachliche Ausbildung desselben, u. zw. sowohl der Anwärter für den höheren Eisenbahnverwaltungsdienst wie auch derjenigen für den mittleren Eisenbahnbetriebs- und Verwaltungsdienst.

Digitized by Google

Im Drange der täglich anstürmenden Geschäfte ist es bei uns in Österreich bis zum Augenblicke zu einer umfassenden und planmäßigen Regelung des Eisenbahn-Fachbildungswesens noch nicht gekommen.

In Würdigung der hohen Bedeutung jedoch, die dieser Frage für den Eisenbahndienst und nicht zum wenigsten auch für das gesamte in demselben verwendete Personal zukommt, hat sich das Eisenbahnministerium entschlossen, sich nunmehr der Lösung auch dieser, ihm durch das geltende Organisations-Statut ausdrücklich gestellten Aufgabe mit aller Kraft und in ihrem ganzen Umfange zu weihen.

Das brennendste und Zeuge der vielen dem Eisenbahnministerium vorliegenden Petitionen vom Personal selbst am lebhaftesten empfundene Bedürfnis nach Schaffung eines systematisch geregelten Fachbildungsunterrichtes waltet in betreff des großen Gebietes des mittleren Eisenbahnbetriebs- und Verwaltungsdienstes vor, da allseits die Überzeugung feststeht, daß die Art und Weise, wie das für diesen Dienst im allgemeinen mit Mittelschulbildung aufgenommene Beamtenpersonal bei den Bahnen heute noch fachlich ausgebildet und zu den von ihm abzulegenden Fachprüfungen vorbereitet wird, längst nicht mehr genügt, um dieses Personal allen Anforderungen des so vielverzweigten und komplizierten Eisenbahndienstes gewachsen erscheinen zu lassen und demselben in weiterem Umfange auch die Eignung für ein Aufsteigen auf höhere leitende Dienstposten zu verschaffen.

Hier die nötige Abhilfe zu schaffen, hat die dringendste Aufgabe und Sorge des Eisenbahnministeriums auf dem Gebiete des Fachbildungswesens zu bilden.

Einer raschen Lösung dieser Aufgabe steht jedoch der Umstand hindernd im Wege, daß über das Wie der Frage, über den Weg, der in dieser Beziehung am richtigsten und zweckmäßigsten einzuschlagen sei, die Meinungen selbst in den Fachkreisen heute noch weit auseinandergehen.

Wie Sie, meine Herren, aus dem Ihnen zur Verfügung gestellten Material bereits entnommen haben werden, wurden auch in den anderen Staaten, die der Regelung des Fachbildungswesens für den mittleren Dienst bisher näher getreten sind, diesfalls die verschiedensten Wege beschritten.

Um nun in dieser Richtung die Sachlage möglichst zu klären, hat Se. Exzellenz der Herr Eisenbahnminister sich veranlaßt gesehen, die gegenwärtige Enquete einzuberufen. Seine Exzellenz gibt sich der zuversichtlichen Hoffnung hin, daß das Eisenbahnministerium durch Ihre, auf eine reiche dienstliche Erfahrung sich stützenden Äußerungen eine geeignete Grundlage gewinnen werde, um auf derselben im Vereine mit den übrigen im Gegenstande beteiligten Ministerien in bestimmter Richtung weiterarbeiten und diese wichtige Organisationsfrage einem allseits befriedigenden Abschlusse zuführen zu können."

Hierauf teilte der Vorsitzende mit, daß das Bureau der Enquete aus den Herren Ministerialrat Ladislaus Miller, Ministerial-Vizesekretär Dr. Siegmund Engelberg und Bahnkommissär Dr. Pantaleon Hyden bestehe.

Sodann bringt der Vorsitzende zur Kenntnis, daß von Seite des Unterrichtsministeriums die Herren Sektionsrat Dr. Friedrich Dlabač, Hofrat Eugen Gelcich und Regierungsrat Dr. Jos. Klemens Kreibig und von Seite des Finanzministeriums die Herren Ministerialrat Dr. Johann Munk und Ministerial-Vizesekretär Dr. Franz Ritter von Glanz zum Zwecke der sofortigen Information über die Ergebnisse der Enquete erschienen sind.

Der Vorsitzende erörterte sodann die formale Vorgangsweise für die Enquete-Verhandlungen, denen als Grundlage ein vom Eisenbahnministerium ausgearbeiteter, 16 Punkte umfassender „Fragebogen über die bei einer systematischen Regelung des Fachbildungswesens für den mittleren Eisenbahnbetriebs- und Verwaltungsdienst in Betracht zu ziehenden Punkte eisenbahnfachlicher Natur" dient. Außerdem sind den Experten von Seite des Eisenbahnministeriums als Informationsmaterial übermittelt worden:

1. Eine Zusammenstellung der bei den einzelnen österreichischen Eisenbahnverwaltungen bezüglich der fachlichen Ausbildung für den mittleren Eisenbahnbetriebs- und Verwaltungsdienst dermalen geltenden Bestimmungen und bestehenden Einrichtungen;

2. Mitteilungen über die Vorkehrungen fremder Länder auf dem Gebiete des Eisenbahnfachbildungswesens;

3. Mitteilungen über die provisorische Eisenbahnfachschule in Linz und deren bisherige Ergebnisse.

Der der Enquete zugrunde gelegte Fragebogen hat folgenden Wortlaut:

1. Hält der Herr Experte die heute bei den österreichischen Eisenbahnen fast allgemein gehandhabte Methode der fachlichen Ausbildung der Beamtenanwärter des mittleren Eisenbahnbetriebs- und Verwaltungsdienstes durch deren praktische Betätigung im Dienste selbst für ausreichend, um bei denselben ein volles Verständnis und eine vollständige Beherrschung ihrer dienstlichen Obliegenheiten und damit eine unter allen Verhältnissen klaglose Dienstesausübung sowie weiters ihre möglichst allseitige Verwendbarkeit in diesem Dienste auch für höhere Posten desselben zu erzielen; wenn nicht, worin liegen seiner Ansicht nach die wesentlichen Mängel dieser Ausbildungsmethode in und durch den Dienst und hält er eine Abhilfe in dieser Richtung für ein dringendes Bedürfnis?

2. Hält der Herr Experte insbesondere dafür, daß die Anwärter des mittleren Eisenbahnbetriebs- und Verwaltungsdienstes, soweit sie auf den Weg des Selbststudiums angewiesen sind, speziell innerhalb der ihnen hiezu gewährten Fristen nicht nur zu einem vollen Verständnisse und einer gründlichen Aneignung der für die verschiedenen Zweige dieses Dienstes bestehenden Instruktionen gelangen, sondern sich auch überhaupt ein solches Maß an fachlichem Wissen aneignen können, welches sie zu vollwertigen, auch schwierigeren Verhältnissen gewachsenen Eisenbahnbeamten zu machen geeignet erscheint und sie hienach auch zur Bekleidung von höheren, leitenden Posten im Eisenbahndienste befähigt?

3. Wenn diese Frage vom Herrn Experten verneint werden sollte, welche sind die hauptsächlichsten Gründe hiefür?

Sind dieselben insbesondere etwa zu erblicken:

a) darin, daß den Anwärtern die nötigen theoretischen Vorkenntnisse über die Grundbegriffe und Grundlehren der hauptsächlichsten Fächer des Eisenbahnwesens abgehen, oder

b) darin, daß es denselben während und infolge ihrer praktischen Verwendung an der ausreichenden Muße für eine gründliche Aneignung auch der nötigen theoretischen Fachkenntnisse gebricht oder

c) in Mängeln, welche dem Instruktionsmaterial der Bahnverwaltungen derzeit anhaften oder endlich

d) in noch anderen Umständen oder in mehreren zusammen?

4. Gelten die vom Herrn Experten bei Beantwortung der vorstehenden Fragen hervorgehobenen Übelstände gleichmäßig für alle Zweige des mittleren Eisenbahnbetriebs- und Verwaltungsdienstes oder treten dieselben bei dem einen oder anderen dieser Dienstzweige u. zw. insbesondere etwa nach Maßgabe des Fortschreitens der Ausbildung, stärker hervor als bei den anderen?

5. Hält der Herr Experte die Unterrichtskurse, welche von manchen Bahnverwaltungen, um den dringendsten Bedürfnissen abzuhelfen, für die Ausbildung der Beamtenanwärter in einzelnen Betriebsfächern durch hiezu befähigte Beamte der eigenen Verwaltung eingerichtet wurden, für ein ausreichendes Mittel, um jene Übelstände zu beseitigen; wenn nicht, welche Mängel haften diesen Unterrichtskursen an?

Digitized by Google

Hält der Herr Experte insbesondere dafür, daß durch diese Unterrichtskurse innerhalb der für dieselben bestimmten Dauer bei den Anwärtern ein gründliches systematisches Erfassen des ganzen einschlägigen Lehrstoffes und eine dauernde Aneigung desselben erzielt werden kann?

6. Sofern der Herr Experte diese bahnanstaltlichen Unterrichtskurse für keine radikale Abhilfe hält, erkennt er ein Bedürfnis nach Schaffung eines systematisch geregelten Schulunterrichtes für den mittleren Eisenbahnbetriebs- und Verwaltungsdienst an, und wenn ja, innerhalb welcher Grenzen? Hätte dieser Schulunterricht insbesondere für die Anwärter dieses Dienstes eine gleichmäßige fachliche Ausbildung zu vermitteln oder inwieweit hätte letztere eine verschiedene zu sein und hätte dieser Unterricht, soweit er als ein einheitlicher gedacht wird, sich nur auf die drei Betriebsfächer des Telegraphen-, des Verkehrs- und des kommerziellen Dienstes zu beschränken oder auch noch einen anderen allgemeineren eisenbahnfachlichen Bildungsstoff zu umfassen?

7. Soweit der Herr Experte die wünschenswerte Abhilfe nur in einem derartigen einheitlichen, systematisch geregelten fachlichen Unterrichte zu erblicken vermag, glaubt derselbe vom fachlichen Standpunkte einem dem Dienstantritte erst nachfolgenden, in die dienstliche Laufbahn irgendwie einzuschiebenden schulmäßig geregelten theoretischen Fachunterrichte, wie derselbe beispielsweise in Preußen und Bayern eingeführt ist oder aber einem dem Dienstantritte vorangehenden schulmäßigen Vorbildungsunterrichte, wie er in anderen dem Eisenbahnfachbildungswesen nähergetretenen Ländern entweder schon eingeführt ist oder doch geplant wird, den Vorzug geben zu sollen; welche fachliche Momente sprechen nach Ansicht des Herrn Experten für und welche gegen die eine oder andere dieser beiden grundsätzlich verschiedenen Vorgangsweisen?

8. Sofern der Herr Experte sich grundsätzlich für die Schaffung eines der Aufnahme in den Dienst vorangehenden Vorbildungsunterrichtes aussprechen sollte, inwieweit wird es sodann seiner Ansicht nach möglich sein, daß dieser Vorbildungsunterricht samt dem sich daran schließenden Prüfungswesen den heute bei den Bahnverwaltungen gehandhabten Ausbildungs- und Prüfungsdienst ersetze; innerhalb welcher Grenzen wird eventuell dieser interne Ausbildungsdienst der Bahnverwaltungen auch noch künftighin noch aufrecht erhalten werden müssen und welches allgemeine Lehrziel wird sonach dem neuzuschaffenden Vorbildungsunterrichte in fachlicher Richtung zu stecken sein?

9. Welche Lehrgegenstände und Fertigkeiten wären nach Ansicht des Herrn Experten diesem Lehrziele entsprechend in den Unterrichtsplan dieser Vorbildungsschulen, u. zw. ebensowohl in Ansehung des allgemeinen eisenbahnfachlichen Bildungsstoffes, wie insbesondere hinsichtlich der speziellen drei Betriebsfächer des Telegraphen-, des Verkehrs- und des kommerziellen Dienstes aufzunehmen und wie wäre, gesondert nach diesen Unterrichtsgegenständen, der den Schülern an diesen Vorbildungsschulen einheitlich beizubringende fachliche Lehrstoff festzustellen und zu begrenzen?

Im einzelnen, insbesondere bezüglich der eben genannten drei Betriebsfächer, des Telegraphen-, des Verkehrs- und des kommerziellen Dienstes:

a) Welche Gegenstände soll nach Ansicht des Herrn Experten in richtiger, dem dienstlichen Bedürfnisse entsprechender Weise die von den Anwärtern des mittleren Dienstes abzulegende Telegraphenprüfung umfassen; ergäbe sich hienach eine Einschränkung oder Erweiterung des einschlägigen Prüfungsstoffes gegenüber dem heutigen Zustande?

Könnte nach Ansicht des Herrn Experten im Falle der Errichtung von Vorbildungsschulen für den mittleren Dienst und insbesondere im Falle der Einführung eines mehrjährigen Lehrganges an denselben die theoretische und praktische Einschulung im Telegraphendienste derart gänzlich von der Schule übernommen werden, daß sodann für diejenigen, welche die Vorbildungsschule absolviert und die Prüfungen an derselben abgelegt haben, die Abnahme einer separaten Telegraphenprüfung seitens der Bahnverwaltung ganz entfiele; wenn ja, unter welchen Voraussetzungen und Bedingungen? Insofern diese Frage aber verneint werden sollte, in welchem Umfange hält der Herr Experte in diesem Zweige eine Entlastung der dermaligen bahnseitigen Abrichtung für möglich und in welchem Umfange hätte seiner Ansicht nach eine bahnseitige Abnahme der Telegraphenprüfung auch noch weiterhin aufrecht zu bleiben?

Welches Lehrziel wäre daher nach Anschauung des Herrn Experten dem Unterrichte an einer Vorbildungschule im Telegraphenfache zu setzen und welche Unterrichtsgegenstände wären hienach in dieser Richtung an den fraglichen Schulen zu lehren?

b) Welche Gegenstände hätte nach Ansicht des Herrn Experten im einzelnen die von den Anwärtern für den mittleren Eisenbahnbetriebsdienst abzulegende Verkehrsprüfung zu umfassen, damit auf Grund eines günstigen Ergebnisses derselben und nach Beendigung der vorgeschriebenen Probepraxis anstandslos die Autorisation zur selbständigen Ausübung des Verkehrsdienstes erfolgen kann; ergäbe sich hienach eine Einschränkung oder eine Erweiterung des diesfälligen Prüfungsstoffes gegenüber dem heutigen Zustande?

Welche Disziplinen und Fertigkeiten wären mit Rücksicht auf diesen Prüfungsstoff im einzelnen bezüglich des Verkehrsdienstes in den Lehrplan der zu errichtenden Eisenbahnvorbildungsschulen aufzunehemen und welches Lehrziel wäre hiebei bezüglich dieser Gegenstände im Auge zu behalten?

Könnte hienach für diejenigen, welche die Vorbildungsschule absolviert und die Schlußprüfungen an derselben bestanden haben, nach ungarischem Vorbilde die Abnahme noch einer abgesonderten Verkehrsprüfung auch seitens der Bahnverwaltung ganz entfallen; wenn nicht, in welchem Umfange hätte dieselbe noch weiterhin aufrecht zu bleiben?

Hält der Herr Experte es für möglich und zulässig, daß, wenn nach beiläufiger Analogie des ebensowohl an der ungarischen Eisenbahnschule wie auch an den russischen niederen Eisenbahnschulen eingeführten Systems an den neu zu errichtenden Vorbildungsschulen, insbesondere bei einem mehrjährigen Lehrgange an denselben, die letzteren Jahrgänge entweder ganz oder unter Beschränkung des theoretischen Unterrichtes auf die Wintersemester, wenigstens die Sommersemester derselben dazu benützt würden, um die Schüler unter ihrer Zuteilung zu bestimmten Stationen nach einem festgestellten Plane auch im praktischen Verkehrsdienste einzuschulen, sodann auch die Ableistung der für die Autorisierung zur selbständigen Ausübung des Verkehrsdienstes erforderlichen Probepraxis ganz oder doch zum Teil wenigstens in die Zeit der schulmäßigen Ausbildung vorverlegt werde?

c) Welche Gegenstände soll nach Ansicht des Herrn Experten im einzelnen die von den Anwärtern des mittleren Eisenbahnbetriebsdienstes abzulegende kommerzielle Prüfung umfassen, damit auf Grund eines günstigen Ergebnisses derselben anstandslos die Verleihung eines selbständigen Postens im kommerziellen Dienste erfolgen kann; ergäbe sich hienach eine Einschränkung oder eine Erweiterung des diesfälligen Prüfungsstoffes gegenüber dem heutigen Zustande?

Welche Disziplinen und Fertigkeiten wären im Hinblicke auf diesen Prüfungsstoff im einzelnen bezüglich des kommerziellen Dienstes in den Lehrplan der zu errichtenden Eisenbahnvorbildungsschulen aufzunehmen und welches Lehrziel wäre hiebei bezüglich dieser Gegenstände im Auge zu behalten?

Könnte hienach für diejenigen, welche die Vorbildungsschule absolviert und die Schlußprüfungen an derselben bestanden haben, insbesondere dann, wenn die letzten Jahrgänge dieser Schulen, wie bei Frage 9 *b)* des näheren ausgeführt wurde, ganz oder zum Teil auch zur praktischen Einschulung in dem

Digitized by Google

Betriebsdienste verwendet würden, analog der ungarischen Einrichtung die Abnahme noch einer abgesonderten kommerziellen Prüfung auch seitens der Bahnverwaltung ganz entfallen; wenn nicht, in welchem Umfange hätte dieselbe noch weiterhin aufrecht zu bleiben?

10. Welcher Zeitraum ist nach Ansicht des Herrn Experten zum mindesten erforderlich, damit sich die Anwärter des mittleren Eisenbahnbetriebs- und Verwaltungsdienstes den ihnen nach Beantwortung der vorstehenden Fragen durch den neu zu schaffenden Vorbildungsunterricht zu vermittelnden rein eisenbahnfachlichen Lehrstoff gründlich aneignen können?

Spricht sich der Herr Experte unter der Voraussetzung, daß als allgemeiner schulmäßiger Bildungsgrad für die Aufnahme in den mittleren Eisenbahnbetriebs- und Verwaltungsdienst auch fernerhin die Mittelschulbildung zu gelten habe, sonach mehr dafür aus, daß ein neu zu schaffender fachlicher Vorbildungsunterricht sich dieser allgemeinen Mittelschulbildung derart anzuschließen habe, daß die auf Beamtenposten im mittleren Eisenbahnbetriebs- und Verwaltungsdienste reflektierenden jungen Leute nach ungarischem Muster verhalten werden, erst nach einer vollständig absolvierten Mittelschule die sodann für eine entsprechende Dauer als reine Fachschule zu organisierende Eisenbahnvorbildungsschule durchzumachen oder hält der Herr Experte dafür, daß der neu zu schaffende Eisenbahnvorbildungsunterricht richtiger und zweckmäßiger an die Stelle der Obergymnasial- und Oberrealschulbildung zu setzen wäre, dergestalt also, daß die Eisenbahnvorbildungsschulen, unter Miteinbeziehung auch eines entsprechenden Maßes an allgemeinem Bildungsstoff, insbesondere von für einen Beamtenanwärter im Eisenbahndienste wertvollen Vortragsgegenständen, wie Buchhaltung, Warenkunde usw. in ihren Lehrplan, als förmliche „Eisenbahnmittelschulen" mit einem etwa vier- bis fünfjährigen Lehrgange zu organisieren wären?

Welche fachlichen und dienstlichen Momente sprechen nach Ansicht des Herrn Experten für und welche gegen die eine und die andere der beiden Vorgangsweisen?

11. Sofern sich der Herr Experte bei Beantwortung der Frage 7 für die Schaffung eines dem Diensteintritte erst nachfolgenden, in die dienstliche Laufbahn einzuschiebenden, schulmäßig geregelten theoretischen Fachunterrichtes ausspricht, welches Lehrziel wäre sodann nach seiner Ansicht diesem Fachunterrichte zu setzen und wie wäre derselbe zu organisieren, welche Lehrgegenstände hätte derselbe insbesondere dementsprechend zu umfassen, u. zw. ebensowohl in Ansehung des allgemeinen eisenbahnfachlichen Bildungsstoffes als auch speziell in Ansehung der drei Betriebsfächer des Telegraphen-, des Verkehrs- und des kommerziellen Dienstes (vergleiche Frage 9 *a—c*), welche Dauer und Einteilung wäre diesem Schulunterrichte in Anbetracht des Umfanges dieses gesamten Lehrstoffes zu geben und in welche näheren Beziehungen wäre endlich dieser Fachunterricht zu dem Fachprüfungsdienste der Bahnverwaltungen, eventuell unter entsprechender Reformierung des letzteren, zu bringen?

12. Welche Maßnahmen wären nach Ansicht des Herrn Experten in Ansehung der Unterrichtserteilung und der Abnahme der Prüfungen an den neu zu errichtenden Fachbildungsschulen der einen oder der anderen Art zu treffen, damit ebensowohl den staatlichen Aufsichtsbehörden wie den einzelnen Bahnverwaltungen die nötigen Garantien dafür geboten werden, daß die aus diesen Schulen hervorgegangenen Anwärter für den mittleren Dienst sich an denselben tatsächlich ein solches Maß an eisenbahnfachlichen Kenntnissen angeeignet haben, wie es für die anstandslose Versehung eines selbständigen Postens im exekutiven Betriebsdienste unbedingt erfordert wird?

13. Erachtet der Herr Experte es aus dieser Rücksicht insbesondere für nötig, daß speziell von denjenigen Lehrern an den neu zu errichtenden Fachbildungsschulen, welchen der Unterricht in den eigentlichen Betriebsfächern des Telegraphen-, Verkehrs- und kommerziellen Dienstes übertragen werden soll, besondere fachliche Qualitäten gefordert werden und eventuell welche; hält derselbe es insbesondere für nötig oder doch wünschenswert, daß diese Lehrer nur dem Stande der aktiven Eisenbahnbeamten entnommen werden?

14. Vermag der Herr Experte noch sonstige Maßnahmen anzuraten, welche nach seinen fachlichen Erfahrungen geeignet erscheinen würden, den für den wünschenswerten Erfolg des einzuführenden Fachunterrichtes unbedingt nötigen engen Kontakt zwischen dem Schulunterrichte und dem in täglich fortschreitender Entwicklung begriffenen praktischen Eisenbahndienste stets rege zu erhalten?

15. Erachtet der Herr Experte im Interesse der Erzielung einer möglichst vielseitigen und gründlichen Ausbildung der Anwärter für den mittleren Dienst es für notwendig oder doch ersprießlich, daß neben dem theoretischen Fachunterrichte auch die Hand in Hand mit demselben gehende praktische Einschulung einer einheitlichen systematischen Regelung durch Aufstellung und Vorschreibung eines detaillierten Ausbildungsplanes für dieselbe nach dem Beispiele Preußens und einiger anderer deutscher Staaten unterzogen werde; wenn ja, welchen Vorgang würde der Herr Experte für diese praktische Einschulung in Vorschlag bringen und wem wäre seiner Anschauung nach bei den Bahnverwaltungen die spezielle Vorsorge für eine dem Geiste und Wortlaute der betreffenden Vorschriften wirklich entsprechende Ausbildung der Beamtenanwärter zur Pflicht zu machen?

16. Erachtet der Herr Experte nach Einführung eines systematisch geregelten Fachbildungswesens für den mittleren Eisenbahnbetriebs- und Verwaltungsdienst und nach Herausgabe vollkommen entsprechender staatlich approbierter Lehrbücher für den fraglichen Fachunterricht eine bedeutendere Vereinfachung des bei den Bahnverwaltungen dermalen in Geltung stehenden Instruktionsmaterials für durchführbar und wünschenswert; welche fachliche Gesichtspunkte hätten nach Ansicht des Herrn Experten für eine solche Reform des Eisenbahninstruktionswesens maßgebend zu sein?"

Raummangel verbietet uns, das übrige der Enquete vorgelegte Material, wenn auch nur auszugsweise hier mitzuteilen.

Als erster Experte erhielt Staatsbahndirektor von Drahtschmid das Wort. Derselbe erklärte die gegenwärtig bei den österreichischen Eisenbahnen fast allgemein gehandhabte Methode der fachlichen Ausbildung der Beamtenanwärter des mittleren Eisenbahnbetriebs- und Verwaltungsdienstes im Dienst und durch den Dienst als ungenügend, erachtet auch die bei manchen Verwaltungen bestehenden Unterrichtskurse zur Ausbildung der Anwärter wenigstens in einzelnen Betriebsfächern durch hiezu befähigte Beamte der eigenen Verwaltung bei aller Anerkennung der günstigen Ergebnisse dieser Kurse als nicht ausreichend, sondern trat für die Schaffung eines systematisch geregelten Schulunterrichtes für den mittleren Eisenbahnbetriebs- und Verwaltungsdienst ein. Dieser Unterricht hätte drei Halbjahre zu umfassen, deren erstes dem Dienstantritte vorauszugehen hätte, während die beiden letzten Halbjahre in die Zeit nach dem Diensteintritte fallen würden. Das erste und letzte Halbjahr wäre dem theoretischen Unterrichte zu widmen, während das zweite Halbjahr zur praktischen Einschulung nach einem detaillierten Ausbildungsplane zu verwenden wäre. Voraussetzung für die Aufnahme in das erste Halbjahr hätte die absolvierte Mittelschule zu bilden. Als Lehrer wären unbedingt aktive in dem betreffenden Fache unmittelbar beschäftigte Eisenbahnbeamte mit pädagogischen Kenntnissen heranzuziehen. Das Lehrziel des Unterrichtes wäre entsprechend dem Umfange des Stoffes der heute von den Beamtenanwärtern abzulegenden Prüfungen aus dem Telegraphen-, Verkehrs- und kommerziellen Dienste festzusetzen, wodurch der derzeitige

Digitized by Google

Prüfungsapparat der Eisenbahnen für diese drei Betriebsfächer entbehrlich würde.

Experte Dr. Messerklinger sprach sich gleichfalls in dezidierter Weise für die Schaffung eines systematisch geregelten, dem Diensteintritte vorangehenden eisenbahnfachlichen Vorbildungsunterrichtes in der Dauer von einem oder zwei Jahren für absolvierte Mittelschüler aus. Äußerstenfalls könnte, wenn durch die bevorstehende Reform des allgemeinen Mittelschulwesens mit der Vollendung des sechsten Studienjahres ein gewisser Abschluß rücksichtlich der allgemeinen Bildung des Schülers geschaffen würde und den Absolventen der ersten sechs Jahrgänge auch das Einjährig-Freiwilligen-Recht zukäme, ein zweijähriger eisenbahnfachlicher Unterricht auch für diese Absolventen als ausreichend erachtet werden. Nach Anschauung des Experten muß aber dieser fachliche Unterricht unter allen Umständen rein theoretisch bleiben und darf mit der Praxis nicht verquickt werden. Daher müssen auch bei Bestand eines systematisch geregelten Fachunterrichtes die gegenwärtigen Fachprüfungen beibehalten werden, wenn auch vielleicht speziell bei der kommerziellen Prüfung einzelne Prüfungsgegenstände werden entfallen können. Lehrplan und Lehrziel der zu errichtenden Schule werde wesentlich verschieden sein, je nachdem der Eintritt in die Schule nach Absolvierung der ganzen Mittelschule oder nur der ersten sechs Jahrgänge erfolgen werde. Als Vortragende rücksichtlich der eisenbahnfachlichen Gegenstände hält der Experte nur aktive Eisenbahnbeamte als befähigt, welche für die Zeit der Verwendung als Lehrer zu beurlauben wären. Zweckmäßig erscheine ihm auch, daß es den als Lehrer in Aussicht genommenen Beamten ermöglicht würde, an einer Universität einen pädagogischen Kurs zu hören. Als wünschenswert erklärte der Experte ferner die Einführung einer Amtsleiterprüfung, welche nach einer gewissen Zeit von solchen Beamten abzulegen wäre, die sich für den Posten eines Stationsvorstandes qualifizieren wollen.

Experte Guttmann hält die bei einzelnen Eisenbahnverwaltungen zur Ausbildung der Beamtenanwärter derzeit aktivierten Unterrichtskurse für keine radikale Abhilfe rücksichtlich der Mängel der heutigen Ausbildungsmethode und sprach sich ebenfalls für die Schaffung eines dem Dienstantritte vorangehenden systematisch geregelten schulmäßigen Vorbildungsunterrichtes in der Dauer von zwei Jahren für die Absolventen einer vollständigen Mittelschule aus. Da die eisenbahnfachlichen Disziplinen in dieser Schule von aktiven Eisenbahnbeamten vorgetragen werden müßten, hält er die Abnahme von Fachprüfungen seitens der einzelnen Eisenbahnverwaltungen für überflüssig. Außer dem von dieser Schule anzustrebenden sowohl allgemeinen als auch fachlichen Lehrziele wäre nach Anschauung des Experten die Pflege eines erhöhten Standesbewußtseins nach Art der militärischen Erziehung notwendig. Der Experte hält das System der in Ungarn gegründeten Verkehrsakademie für Eisenbahn-, Post- und Schiffahrtswesen für die österreichischen Verhältnisse ebensowenig für geeignet wie die in Preußen eingeführten detaillierten Ausbildungspläne. Eine teilweise Vereinfachung des derzeitigen Instruktionswesens erklärt der Experte im Falle der Aktivierung eines systematisch geregelten Vorbildungsunterrichtes unter Umständen für möglich.

Experte Kratky hält die Resultate der gegenwärtig bei den österreichischen Eisenbahnen bestehenden Ausbildungsmethode für die Beamten des mittleren Betriebs- und Verwaltungsdienstes für nicht unbefriedigend, daher seines Erachtens diesfalls neue Einrichtungen nicht erforderlich seien.

Experte Nógrády erachtet die heutige Ausbildungsmethode der Beamtenanwärter als den Anforderungen des Dienstes nicht entsprechend und erklärt die Schaffung eines geregelten Schulunterrichtes als notwendig. Dieser Schulunterricht hätte aber erst nach dem Diensteintritte zu erfolgen, weil bei dieser Ausbildungsmethode mit größerer Sicherheit erwartet werden könne, daß der Anwärter den ihm obliegenden Studien sich auch mit dem nötigen Ernst unterziehen werde. Der Unterricht hätte ein Jahr zu dauern. Als Lehrer wären Eisenbahnbeamte mit reicher dienstlicher Erfahrung zu verwenden, eventuell wäre von demselben auch der Nachweis fachliterarischer Tätigkeit zu verlangen.

Experte Maresch findet die heutige Ausbildungsmethode ebenfalls für vollständig unzureichend, erblickt auch in den Unterrichtskursen keine radikale Abhilfe und sprach sich aus diesen Gründen für die Schaffung eines systematisch geregelten eisenbahnfachlichen Schulunterrichtes aus, welcher aber dem Dienstantritte nachzufolgen hätte, dergestalt, daß die Beamtenanwärter während der ganzen Aspirantenzeit diesen Schulunterricht zu genießen hätten. Für denselben wären bei den k. k. Staatsbahnen in Wien, Prag und Lemberg je eine Fachschule mit zwei Jahrgängen für solche Absolventen einer vollständigen Mittelschule zu kreieren welche sich dem Eisenbahndienste zu widmen gedenken. Von der Aktivierung solcher Fachschulen verspricht sich der Experte eine Vereinfachung des Instruktionswesens, welche aber mit Rücksicht auf das in Frage kommende umfangreiche Material einer Spezialenquete vorzubehalten wäre.

Experte Porias vermag ein Bedürfnis nach Schaffung eines systematisch geregelten schulmäßigen Unterrichtes für die Anwärter des mittleren Eisenbahnbetriebs- und Verwaltungsdienstes nicht anzuerkennen, erklärte vielmehr, auf Grund einer 47jährigen Eisenbahnpraxis feststellen zu können, daß für die theoretische Ausbildung durch Kurse während eines Zeitraumes von 14 Tagen für den Telegraphendienst und von je vier Wochen für den Verkehrs- und kommerziellen Dienst den Ansprüchen des Dienstes hinreichend Rechnung getragen sei.

Experte Sonnenburg schloß sich den Ausführungen seines Vorredners insoweit an, als er meint, daß die heute bei seiner Verwaltung geübte Art der Ausbildung der Anwärter den zu stellenden Anforderungen genüge und gab der Befürchtung Ausdruck, daß durch Errichtung von Eisenbahnmittelschulen das geistige Proletariat vermehrt werden könne.

Experte Staatsbahndirektor Hofrat Ritter von Ruff erklärt sich mit der jetzigen Ausbildungsmethode nicht einverstanden. Nach seiner Anschauung wäre ein auf die Absolvierung der vollständigen Mittelschule basierender und dem Dienstantritte vorangehender Fachunterricht in der Dauer von sechs Monaten für den theoretischen Unterricht und von drei Monaten für die praktische Vorbildung einzurichten; während des letzteren Zeitraumes könnte seines Erachtens bereits eine Sichtung der einzelnen Schüler rücksichtlich ihrer späteren Verwendung vorgenommen werden. Bezüglich der Einschulung im praktischen Dienste ist der Experte für die Einhaltung eines dedaillierten Ausbildungsplanes. Von der Verfassung der Lehrbücher verspricht sich Experte die Möglichkeit einer Vereinfachung und insbesondere einer kürzeren Fassung der Instruktion.

Experte A. R. v. Loehr (Club österreichischer Eisenbahn-Beamten): Als vom Club österreichischer Eisenbahn-Beamten delegiertes Mitglied dieser hochansehnlichen Enquete habe ich zunächst die Pflicht, des werktätigen Anteils zu gedenken, den der Club jederzeit an Eisenbahnbildungsfragen, sowohl vom Standpunkte der Beamten, als auch der Öffentlichkeit genommen hat. An der Spitze des Statutes der Fortbildungsschule für Eisenbahnbeamte, die kürzlich den fünfundzwanzigsten Gedenktag ihrer Gründung feiern konnte, steht im Artikel 1: „Die nachfolgenden Bahnverwaltungen haben sich über Anregung des Clubs österreichischer Eisenbahn-Beamten dahin geeinigt, eine Fortbildungsschule für Eisenbahnbeamte in Wien ins Leben zu rufen." Der Club hat sich mit diesem ersten Schritte nicht begnügt. Die Mängel,

Digitized by Google

die dem Bildungsgange unserer Nachfolger im Eisenbahndienste nicht aus eigener Schuld, sondern organisatorisch anhaften, haben wiederholt den Gegenstand von Vorträgen, Verhandlungen, Komiteeberatungen und zahlreicher Artikel in der Clubzeitung gebildet. 1894 beriet der Club bereits über die eventuelle Notwendigkeit der Gründung einer Eisenbahnakademie und wir legten dem hohen Eisenbahnministerium 1895 das völlig ausgearbeitete Statut und den Lehrplan sowie reichhaltiges Materiale vor. Auf Grund unserer Vorarbeiten gliederte sich die Handelsakademie in Linz 1898 eine Eisenbahnschule an, 1899 meldete sich Aussig, später Olmütz und Innsbruck.

Dem Hauptmangel der Bildungsmöglichkeit, dem Fehlen von approbierten Lehrbüchern wollte der Club 1903 durch Bildung einer Kommission zur Herausgabe solcher Bücher abhelfen und waren bereits Verleger und einige Autoren gewonnen; um aber einem hohen Eisenbahnministerium nicht vorzugreifen, unterließ der Club auf Wunsch weitere Schritte. Er hat aber wohl genug in dieser Frage getan, damit berechtigterweise im Schoße der heutigen Enquete darauf hingewiesen werde und auch späterhin seiner nicht vergessen werde.

Ich schreite nun zur Beantwortung der Fragen 1—11, wobei ich vorausschicke, daß ich im folgenden nur meine persönlichen Anschauungen vertrete. In aller Kürze sei konstatiert, daß die bisherige Ausbildungsweise nur dann nicht versagt, wenn es sich um Gegenstände des Drills handelt. Also telegraphieren, der äußere Verkehrsdienst, Ausfüllen der Drucksorten, einfachste Kassageschäfte, kurz jene gewiß recht nützlichen und notwendigen Tätigkeiten, die ohne besondere Intelligenz auch ohne Überblick über Ziel und Zweck und ohne tiefere Einsicht in das Wesen des Eisenbahngeschäftes durchführbar sind. Für Unterbeamte, weiters für Beamte, die zunächst nur diese beschränkten Verwendungen finden, genügt auch dieser einfache Drill, der irgendwie und irgendwo, also auch in der Station stattfinden kann. Für ein kleines Netz ist sogar dieser Weg genügend, verhältnismäßig billig und rasch zum Ziele führend, da man ja von der Mehrzahl der praktischen Beamten längere Zeit nichts anderes verlangen wird, als das Eingedrillte. Hieraus erklärt es sich auch, warum die Privatbahnen und mit Recht, mit ihrem bisherigen Wege der Heranbildung zufrieden sind. Sie sollen und müssen auch bis auf weiteres dabei bleiben, da derzeit nichts Besseres da ist. Weniger befriedigend ist dieses Surrogat schon vom Standpunkte der Beamten selbst. Der Beamte wird in dem sehr engen Gesichtskreise seiner unmittelbaren Beschäftigung festgemauert; hat weder Zeit, noch Lehrbücher, noch richtige Lehrmeister, um sich fortzubilden. Auf die Stufe eines Vorstandes zu gelangen ist ihm schwer gemacht; gelingt es, so sehen wir infolge der lückenhaften einseitigen Bildung und Beschäftigung auch recht einseitige Eisenbahner entstehen, die, falls sie doch einmal in leitende Stellungen gelangen, sich niemals die erwünschte Übersicht aneignen. Die wenigen gottbegnadeten Ausnahmen bestätigen die Regel.

Vom Standpunkte des umfassenden Netzes der Staatsbahnen genügt aber ebensowenig die Heranziehung solcher bloß gedrillter Anwärter; denn diese sehr notwendige, aber einfache Dienstleistung verschafft er sich besser durch Unterbeamte. Er braucht Beamte, die zwar gewiß auch diese bescheideneren Verrichtungen eine Zeitlang machen und auch vollständig beherrschen, die aber volle Einsicht und Übersicht über das Wesen der Sache selbst haben, und späterhin zur Leitung und Führung gelangen sollen und wollen.

Eine solche Einsicht und Übersicht des gesamten Eisenbahnwesens ist erfahrungsgemäß nicht so nebenbei mit kurzen Stationskursen, auch nicht mit halbdurchgefallenen Untermittelschülern zu erreichen. Sie muß fundamental sein und da spreche ich mit vollem Bewußtsein den Satz aus:

„Das Beste ist für unseren jetzigen Eisenbahnbetrieb gerade gut genug!"

Ich halte nach absolvierter Matura (kein Surrogat zulässig) und nach absolviertem Freiwilligenjahr (Eisenbahnregiment) eine mindestens zweijährige theoretische Schulung mit eisenbahn-praktischem Seminar; dann Ablegung der drei Prüfungen als Vorbedingung für die Anstellung in den mittleren Eisenbahndienst für notwendig und hinreichend. Dann würde erst Zuerkennung der Bezahlung und Einteilung erfolgen. Vor der wirklichen verantwortlichen Verwendung hätte eine kurze Praxis und dann rein praktische Prüfung aus den Lokalinstruktionen zu erfolgen. Zu vermeiden wäre unbedingt das ungesunde Zwitterverhältnis halb Beamter, halb Student, welches sich aus einer der Schule vorhergehenden Anstellung ergeben würde; durch eisenbahnseitige Stipendien kann dem Übelstande der verzögerten Besoldung abgeholfen werden. Das Risiko, zwei Jahre Eisenbahnfach eventuell vergeblich studiert zu haben, ist bei jeder anderen Spezialfachausbildung vorhanden. Es gibt z. B. auch unangestellte Doktoren! und muß mitgenommen werden. Wo und wie dieser zweijährige theoretische und praktische Kursus angegliedert wird und ob außerordentliche Hörer (Hochschüler) zulässig sind oder nicht, ist nach lokalen Bedingungen zu entscheiden. Wichtig sind die Lehrbücher, die Lehrmittel und am wichtigsten die Lehrer. Aktive Eisenbahnbeamte sind gewiß gut, selbe müßten aber speziell ausgewählt und im Avancement günstig gestellt werden. (Siehe die kommandierten Lehrer an Kriegsschulen.) Die Bedingung der Aktivität wäre aber nicht absolut. Ich kann mir ganz gut denken, daß ein pädagogisch gebildeter Chemiker ohne Titel die praktische Warenkunde besser vorträgt als ein aktiver Oberinspektor.

Bezüglich des Lehrplanes empfiehlt sich die Anlehnung an ungarische Erfahrungen und hauptsächlich anfangs eine gewisse Elastizität, bis der Beharrungszustand überall erreicht ist. Die angebliche Gefahr, auf die vorgeschlagene Weise zu gutes oder zu anspruchvolles Personale heranzuziehen, ist meines Erachtens nicht ernst zu nehmen. Wird späterhin durch praktische Prüfungen je vor Erreichung eines Vorstandpostens und durch genügenden Wechsel der Stellungen das Personal differenziert und wird endlich, wie es seinerzeit von mir vorgeschlagen („Österr. Eisenbahn-Zeitung" Nr. 9 vom 26. Februar 1906, Seite 78) durch eine neu vorzuschreibende, dem Generalstabsdienste nachgeahmte abwechselnde Zuteilung vom praktischen Dienste zum Überwachungsdienst und umgekehrt vor jedem maßgebenden Avancement das Personal wachgehalten, begrenzt man die zulässige Dienstzeit aller auf 35 Jahre, wie es der anstrengende Eisenbahndienst ja verlangt, so können alle vernünftigen Ansprüche sich erfüllen und die höhere Qualität des Personales sich jedenfalls nur günstig geltend machen.

Ich konnte mich bisher nicht genau an die Fragen halten, weil die Fragestellung den nach meiner vierzigjährigen Erfahrung so wesentlichen Unterschied zwischen Eisenbahndrill und Fachbildung nicht herausgehoben hat, muß daher hier bemerken, daß der Drill für gewisse Arten der Dienstleistung unersetzlich bleibt. Ob er, wie bisher, bei den Bahnen selbst erfolgen soll, oder ob er auch den Fachkursen angegliedert werden soll, ist Geschmacksache.

Zur Frage 12: Die drei Prüfungen werden unter staatlicher Aufsicht, unter Zuziehung von Privatbahn- und Eisenbahnvereinsexperten abzuhalten sein. Die praktischen Prüfungen wären von der betreffenden Bahnverwaltung im eigenen Bereiche abzuhalten.

Zur Frage 13: Schon beantwortet.

Zur Frage 14: Es empfiehlt sich bei dem Umstande, als der Aspirant noch seinen Militärdienst zu machen hat, ein reger Kontakt des Fachkurses mit dem Eisenbahnregiment. Weiters Pflege der modernen Eisenbahnliteratur seitens der Lehrer und Fachschüler. Eventuell Mitarbeit an einem Journale, zum

Digitized by Google

Beispiel „Österr. Eisenbahnzeitung". Auch wird von Zeit zu Zeit eine Lehrbücherkonkurrenz durchzuführen sein.

Zur Frage 15: Die Erfolge der preußischen Anordnungen wären abzuwarten.

Zur Frage 16: Die Instruktionsfrage ist derzeit wohl ohne Zusammenhang mit der Bildungsfrage der Anwärter, da ja noch jahrelang Leute der alten Schule vorhanden sein werden. Zweifellos ist dem Wust der Instruktionen, Zirkulare und vergessener Schildwachen im Interesse des Dienstes zu steuern, was allerdings besser vorgebildete Eisenbahnbeamte seinerzeit besser tun können, als solche, die keine Übersicht über das Wesen des Dienstes haben.

Experte Ober-Inspektor Albert (Südbahn-Gesellschaft) sprach sich dahin aus, daß bei der bisherigen Ausbildungsmethode für die heutigen Verhältnisse genügende fachliche Kenntnisse von manchen Beamtenanwärtern kaum, von manchen niemals erlangt würden, was allerdings erklärlich sei, wenn erwogen werde, daß der Wissensstoff seit 20 Jahren sich verdoppelt habe, während die Ausbildungsart und insbesondere die zur Ausbildung verwendete Zeit dieselbe geblieben sei. Die heutigen Ausbildungsmängel zeigten sich im Bereiche der Südbahn hauptsächlich im Transportdienste. Ein systematischer Unterricht im mittleren Betriebs- und Verwaltungsdienste vor dem Dienstantritte wäre daher anzustreben, jedoch auf den Telegraphen-, Verkehrs- und kommerziellen Dienst zu beschränken. Von der Einführung eines derartigen schulmäßigen Vorbildungsunterrichtes verspricht sich der Experte eine bedeutende Vereinfachung der Ausbildung und die Möglichkeit des Entfalles der Telegraphenprüfung sowie einer Restringierung der Verkehrs- und kommerziellen Prüfung, wodurch auch die Ablegung dieser beiden Prüfungen in kürzeren Zeiträumen ermöglicht würde. Falls nur eisenbahnfachliche Gegenstände gelehrt würden, könnte für die Absolventen einer Mittelschule ein einjähriger Fachunterricht genügen. Außerdem hält Experte die Kreierung einer auf einer Untermittelschule aufgebauten Eisenbahn-Akademie für zweckmäßig, an welcher in den ersten drei Jahrgängen die Gegenstände der Handelsakademie mit nur wenigen Fachgegenständen, im vierten Jahrgang aber nur Fachgegenstände vorzutragen wären, so daß dieser vierte Jahrgang zugleich als Abiturientenkurs für die Absolventen einer vollen Mittelschule dienen könnte. Als Lehrer müßten entsprechend qualifizierte, als Prüfungskommissäre für die Schlußprüfungen speziell ernannte aktive Eisenbahnbeamte fungieren. Die schon von einem Vorredner beantragte Einführung einer Amtsleiterprüfung glaubt Experte ebenfalls empfehlen zu sollen.

Experte Inspektor Mrasek (k. k. Staatsbahnen) hält die Ausbildung durch praktische Betätigung für gut und notwendig, jedoch ohne Erläuterung nicht für ausreichend. Er empfiehlt die Ausbildung durch teilweise die theoretische, teilweise die praktische Ausbildung bezweckende Kurse, welche nach seiner Ansicht auch von mehreren Bahnverwaltungen zusammen abgehalten werden könnten und unter die Kontrolle der Aufsichtsbehörde zu stellen wären. Die Examinatoren für die darauf folgenden Prüfungen wären erst unmittelbar vor Abhaltung derselben zu ernennen. Als Vortragende hätten auch nach seiner Ansicht aktive Eisenbahnbeamte zu fungieren, welche für die Zeit ihrer diesfälligen Verwendung vom Dienste enthoben werden müßten. Mit den Lehrern müßte nach seiner Ansicht öfter gewechselt werden. Einen detaillierten Ausbildungsplan für den praktischen Teil des Dienstes kann dieser Experte nicht befürworten. Die Verfassung von Lehrbüchern zu obigem Behufe erscheint ihm nicht für unbedingt geboten.

Experte Inspektor Schreiter der Böhmischen Nordbahn schloß sich den von den Vertretern aus dem Stande der Staatseisenbahnverwaltung vorgebrachten Anschauungen im allgemeinen an, hält die heutigen, die Ausbildung der Beamtenanwärter bezweckenden Kurse für eine halbe Maßregel und erklärte sich für die Einführung eines dem Dienstantritte vorangehenden zweijährigen Vorbildungsunterrichtes für die Absolventen der Mittelschulen, wovon das erste Jahr für die theoretische, das zweite für die praktische Ausbildung verwendet werden soll. Als Lehrer empfiehlt er aktive Eisenbahnbeamte, welche nur für den Lehrerberuf zu verwenden wären.

Auch Experte Modr (Verein der Beamten der österreichischen Staatsbahnen mit Mittelschulbildung in Pilsen) erklärte die heutige Art der Ausbildung der Beamtenanwärter für die Zukunft nicht für ausreichend, sprach sich jedoch für die schulmäßige Ausbildung der Absolventen einer Mittelschule erst nach ihrer Aufnahme in den Dienst aus, welche Ansicht er insbesondere damit begründete, daß andernfalls Söhnen armer Eltern der Beruf des Eisenbahnbeamten verschlossen bleiben würde. Nebst diesem acht bis zehn Monate dauernden niederen Kurse beantragte dieser Experte einen zweiten Kurs für die Ausbildung der bereits definitiven Beamten; der niedere Kurs sollte von sämtlichen Beamtenanwärtern einschließlich Juristen und Technikern besucht werden, außer wenn letztere ausschließlich in ihrem Spezialfache Verwendung finden sollen. Des weiteren sprach sich Redner für die Entlohnung der den niederen Kurs besuchenden Beamtenanwärter mit monatlich K 100 und außerdem für die Zuwendung eines Sustentationsbetrages aus. Zur Hintanhaltung einer schablonenmäßigen Ausbildung empfahl er ferner die häufige Versetzung der jüngeren Beamten. Den höheren Kurs sollen nach Ansicht dieses Experten nur solche definitive Beamte der zehnten und neunten Dienstklasse besuchen dürfen, welche den ersten Kurs mit gutem Erfolg absolviert und eine mindestens fünfjährige definitive Dienstzeit hinter sich haben. Dieser höhere Kurs soll für die Erlangung eines höheren Postens bedingend sein. Aus dem Unterbeamtenstande hervorgegangene Beamte sollen nach seiner Ansicht von der Zulassung zu dem höheren Kurse ausgeschlossen bleiben.

Experte Navrátil (Verein der böhmischen Eisenbahnbeamten in Prag), welcher seinen Ausführungen die bei den k. k. Staatsbahnen bestehenden Verhältnisse zugrunde legte, erklärte die gegenwärtige Ausbildungsmethode der Beamtenanwärter für schlecht und ungenügend. Der Grund hiefür liege namentlich in dem Mangel geeigneter Lehrbehelfe, in der das Selbststudium behindernden Überbürdung der Beamten sowie namentlich darin, daß die älteren Stationsvorstände vielfach nicht die Eignung besäßen, die ihnen zugewiesenen Anwärter entsprechend zu unterweisen. Die Abhilfe gegenüber diesen Übelständen sei aber nicht in einer schulmäßigen Vorbildung vor dem Dienstantritte zu finden, gegen welche pädagogische, soziale und praktische Rücksichten sprächen, sondern vielmehr in einer rationellen Schulung der Beamtenanwärter im Dienst und durch den Dienst, und zwar sowohl vor wie nach den Fachprüfungen, wobei aber unbedingt daran festgehalten werden müsse, daß nur absolvierte Mittelschüler in den Bahndienst aufgenommen werden. Nach Ansicht des Experten würde es daher genügen, die bestehenden Unterrichtskurse zu vertiefen und auszugestalten und namentlich den Verkehrs- und kommerziellen Kursen eine genügend lange, der theoretischen wie praktischen Ausbildung gewidmete Zeit einzuräumen; ferner wäre eine häufigere Ablegung der administrativen Fachprüfung seitens der Anwärter durch Zusicherung gewisser Vorteile anzustreben und endlich zum Zwecke der weiteren Schulung nach erfolgter Ablegung der Fachprüfungen dafür zu sorgen, daß den Beamten geeignete literarische Behelfe, Zeitschriften usw. zur Verfügung stehen und daß eventuell fliegende Kurse nach dem Muster der Universitätskurse eingerichtet werden. Schließlich sprach sich der Experte für den Fall, als es doch zur Errichtung von Eisenbahnschulen kommen sollte, dafür aus, daß in denselben unbedingt nur absolvierte Mittelschüler mit Matura aufgenommen werden und daß an solchen Schulen auch eine zweite Landessprache gelehrt werde.

Digitized by Google

Experte Nordbahndirektor-Stellvertreter Hofrat Rother pflichtete den Anschauungen der Vorredner darin bei, daß die heutige Ausbildungsmethode ungenügend sei, und bezeichnete dieselbe auch vom Standpunkte der Ökonomie als falsch, da sie die Bahnverwaltungen nötige, die Beamtenanwärter auf eigene Kosten heranzubilden. Eine wirkliche Abhilfe könne in den bei einzelnen Verwaltungen bestehenden Unterrichtskursen nicht erblickt werden, sondern nur in der Schaffung eines systematisch geregelten Schulunterrichtes, welcher aber unbedingt dem Eintritt in den Dienst vorauszugehen hätte, weil nach demselben nicht mehr Gelegenheit zu einem gründlichen Unterrichte gegeben sei. Dieser fachliche Unterricht hätte sich an die absolvierte Mittelschule, und zwar am zweckmäßigsten an die absolvierte Realschule anzuschließen und mindestens zwei Jahre zu dauern, da sonst die Anwärter zu früh in den Dienst kämen. Ein zweiter Teil der Lehrgegenstände dieser Schulen wäre in enzyklopädischer Form (Technik der Bahnanlagen, Betriebsmittel usw.) vorzutragen, während die eigentlichen Betriebsfächer des Telegraphen-, Verkehrs- und kommerziellen Dienstes in ausführlicher Weise zu behandeln wären. Das letzte Sommersemester könnte insbesondere für Exkursionen und praktische Übungen verwendet werden. Die Anzahl der jährlich aufzunehmenden Schüler wäre vom Ministerium nach Einholung der Berichte der einzelnen Verwaltungen über ihren nächstjährigen Bedarf festzusetzen. Bei Einrichtung eines derartigen Unterrichtes könnte aber nach Ansicht des Experten gleichwohl von der bahnseitigen Abnahme der Fachprüfungen — mit Ausnahme etwa der Telegraphenprüfung — nicht abgesehen werden, weil bei den verschiedenen Verwaltungen verschiedene Einrichtungen bestehen, deren Kenntnis von den Anwärtern seitens der Bahnverwaltungen verlangt werden müsse, wohl aber dürfte eine Restringierung der Prüfungsgegenstände möglich werden. Als Lehrer für die rein fachlichen Gegenstände wären ausschließlich aktive oder pensionierte Eisenbahnbeamte anzustellen und müßten den Schulen alle Neueinführungen in den einzelnen Dienstzweigen mitgeteilt werden. Sache der Lehrer hätte es zu sein, zu beurteilen, ob und inwieweit sie derartige Neuerungen beim Unterrichte zu verwerten hätten, ebenso hätten die Lehrer zu bestimmen, wann die praktische Einschulung der Anwärter zu beginnen hätte und in welchem Umfange dieselbe erfolgen solle. Von dem Resultate der zu treffenden Fachbildungsmaßnahmen werde es abhängen, in welcher Richtung eine Reform des Instruktionswesens sich zu bewegen haben werde. Schon jetzt aber könnte eine Vereinfachung desselben und insbesondere eine Zusammenziehung der Instruktionen für die einzelnen Dienstzweige in der Weise in Angriff genommen werden, daß komplette Instruktionen für jeden Dienstzweig geschaffen werden. Der Experte schloß seine Darlegungen mit dem Wunsche, daß es gelingen möge, die fachliche Ausbildung der Eisenbahnbeamten zu heben, weil die Bahnverwaltungen, wenn besser ausgebildete Beamte vorhanden seien als heute, auch weniger Beamte brauchen würden.

Experte Bahnsekretär Dr. Hilscher (k. k. Staatsbahnen) bezeichnete die heutige Ausbildungsmethode der Beamtenanwärter des mittleren Eisenbahnbetriebs- und Verwaltungsdienstes als vollkommen unzulänglich. Bei der im Eisenbahndienste aus zwingenden Rücksichten auf die Spitze getriebenen Arbeitsteilung müsse die bloße praktische Ausbildung der Beamtenanwärter unbedingt dazu führen, daß dieselben Spezialisten im engsten Sinne des Wortes „Könner", aber nicht „Kenner" würden. Hieraus erkläre sich auch die auf den ersten Blick befremdende Erscheinung, daß z. B. Eisenbahnbeamte, welche auf Posten des mittleren Dienstes sich ausgezeichnet bewährten, bei Berufung auf höhere leitende Posten vielfach vollständig versagten. Am krassesten mache sich dieser Übelstand im kommerziellen Dienste bemerkbar, für welchen daher eine schulmäßige Vorbildung dringendstes Erfordernis sei. Nach Ansicht des Experten hätte der Fachunterricht dem Eintritt in den Dienst unbedingt vorauszugehen und nicht bloß theoretisches Wissen, sondern auch schon positive Kenntnisse wenigstens der wichtigsten Vorschriften zu vermitteln, so daß der Anwärter in den Stand gesetzt wäre, schon kurze Zeit nach seinem Diensteintritte selbständig Dienst machen zu können. Was die Organisation des Fachunterrichtes anbelange, so hätte sich derselbe wie fast alle Fachschulen anderer Berufe auf der Untermittelschule als Vorstufe aufzubauen und daher einerseits jene allgemeine Bildung zu vermitteln, welche die Voraussetzung für das Freiwilligenrecht bildet, und überdies die Ausbildung in den speziellen eisenbahnfachlichen Gegenständen zu ermöglichen. In letzterer Beziehung betonte der Experte insbesondere die Notwendigkeit einer gründlichen Unterweisung der Schüler in den für den Eisenbahnbeamten so überaus wichtigen technischen Grundlagen des Eisenbahnwesens. Die Absolventen der Schule wären aus den Eisenbahnfachgegenständen einer abschließenden Prüfung vor einer aus Delegierten der Bahnverwaltungen zusammengesetzten Prüfungskommission zu unterziehen. Der Vorsitz bei den Prüfungen müßte einem Funktionär der Aufsichtsbehörde oder des Eisenbahnministeriums zukommen. Als die schwerste und wichtigste Aufgabe bezeichnete der Experte die Sorge für die Heranziehung tüchtiger Lehrer, wozu seines Erachtens nur aktive Eisenbahnbeamte verwendet werden dürften, welche aber zur Erwerbung der notwendigen pädagogischen Kenntnisse verhalten werden müßten. Besonderes Gewicht legt Experte darauf, daß diese Lehrkräfte im steten Kontakte mit dem praktischen Dienste verbleiben. Als ein weiteres sehr wichtiges Erfordernis für ein gedeihliches Funktionieren des Unterrichtsapparates erklärte der Experte die Ausgabe geeigneter Lehrbücher sowie die Beistellung von Einrichtungen und Mitteln zur praktischen Einübung des theoretisch Gelernten (Modellsäle, Übungssäle, Exkursionen usw.). Das Instruktionswesen der Bahnen werde gewiß reformiert werden können, zunächst wäre aber abzuwarten, wie sich die Erfolge der Schule gestalten würden. Der Experte gibt am Schlusse seiner Ausführungen dem Wunsche Ausdruck, daß es der Regierung gelingen möge, auch in der Frage der Errichtung von Eisenbahnfachschulen dem Vaterlande jene führende Rolle zu sichern, die es im übrigen Fachschulwesen bisher eingenommen hat.

Experte Sektionschef Tuček findet die heutige Ausbildungsmethode auf Grund der Praxis und der Instruktionen nicht für hinreichend und hält auch die bei einzelnen Bahnverwaltungen bestehenden Unterrichtskurse nur für einen schüchternen Versuch zur Abhilfe. Seines Erachtens müßte ein einjähriger, auf die drei Betriebsfächer beschränkter Kurs dem Dienstantritte vorangehen und wäre zur Aufnahme in denselben die Absolvierung einer Mittelschule nebst Matura festzusetzen. Den Absolventen des Kurses müßte der Vorrang vor den übrigen Aufnahmswerbern gewährt werden. Erst nach Aufnahme in den Dienst einer bestimmten Verwaltung hätte die praktische Einschulung zu erfolgen. Die Lehrkurse müßten öffentlich und staatlich sein, die zu Lehrern zu ernennenden Eisenbahnbeamten sollten Staatsbeamte sein und nur den Lehrberuf allein ausüben dürfen. Als Standorte der Kurse wären Wien, Prag und Lemberg in Aussicht zu nehmen.

Experte Generalinspektor Pascher hält das Prinzip der Ausbildung durch den Dienst für richtig, gibt aber das Bedürfnis nach Schaffung eines theoretischen Unterrichtes, namentlich rücksichtlich des kommerziellen Dienstes, zu. Dieser Unterricht hätte aber erst nach dem Diensteintritte zu erfolgen. Einen Vorbildungsunterricht perhorresziert der Experte und erwartet auch im Falle der Einführung eines solchen weder Erleichterungen in der Prüfungsabnahme bei den einzelnen Verwaltungen noch in bezug auf die Vereinfachung des Instruktionsmateriales.

Digitized by Google

Experte Oberinspektor Dr. Domenego der Südbahn-Gesellschaft hält wiederum das heutige Ausbildungssystem nicht für ausreichend und empfahl eine gleichmäßige theoretische Ausbildung sämtlicher Beamtenanwärter des mittleren Dienstes vor dem Diensteintritt, und zwar ohne Beschränkung auf die drei Fächer des Telegraphen-, Verkehrs- und kommerziellen Dienstes, so daß den Bahnverwaltungen nur die praktische Schulung obliegen würde. In die Schule, welche eine Staatsanstalt sein müßte, wären nur absolvierte Mittelschüler mit Matura aufzunehmen. Die Schlußprüfungen wären nicht von den Lehrern, sondern von anderen aktiven Eisenbahnbeamten abzunehmen.

Auch Experte Direktionsleiter Herrdegen der Eisenbahn Wien-Aspang erklärte die heutige Art der Ausbildung der Beamtenanwärter für ungenügend und das Bedürfnis nach deren Reform schon im Hinblick auf die automatische Vorrückung der Beamten ohne Rücksicht auf deren Strebsamkeit für aktuell. Seines Erachtens wäre auch weiterhin die Absolvierung der Mittelschule, wenn auch vielleicht ohne Matura, zu fordern. Die praktische Einführung in den Dienst soll aber nach seinem Antrage dem Besuche der Schule vorausgehen. Für die praktische und theoretische Ausbildung statuiert Experte zusammen einen Zeitraum von zwei Jahren, wobei die theoretische Ausbildung in der Schule sich auf die speziellen Eisenbahnfächer zu beschränken hätte. Für den Vortrag in der Schule empfahl Experte die Wahl von aktiven, zu diesem Zwecke beurlaubten Eisenbahnbeamten. Der Auflage förmlicher Lehrbücher vermag Experte nicht zuzustimmen, sprach sich jedoch für die Einführung von kleinen Grundzügen bezw. Einleitungen für die verschiedenen Fachgegenstände aus. Zum Schlusse empfahl Redner noch die obligatorische Einführung des Esperanto in diesen Schulen.

Experte Ertl (Reichsbund deutscher Eisenbahner) sprach sich ebenfalls gegen den heutigen Ausbildungmodus aus, zumal bei den besten Absichten der jeweiligen Eisenbahnverwaltung jeder Dienstvorstand zufolge des ihm innewohnenden Egoismus veranlaßt werde, den Beamtenanwärter statt auszubilden, dort zu verwenden, wo es momentan notwendig ist. Außer der Abfassung von Instruktionen zur Deckung des dienstlichen Bedürfnisses statt wie heute zur Deckung der Verwaltung empfahl er die Verwendung von Beamten für den Verkehrsdienst erst in einem reiferen Alter. Nach seiner Ansicht treten die Mängel der heutigen Ausbildungsmethode am stärksten im kommerziellen Dienste hervor. Experte empfahl die Schaffung eines dreisemestrigen Unterrichtskurses zur Ausbildung in allen Zweigen des mittleren Dienstes vor dem Dienstantritte selbst, aber ganz oder teilweise auf Kosten der betreffenden Verwaltung. Hiebei sollte schon bei dem Kurse die Lust und Eignung des Anwärters für bestimmte Fächer festgestellt und darnach dessen spätere Verwendung bestimmt werden. Nach seinem Empfinden sollten die jungen Beamtenanwärter zuerst im kommerziellen Dienst ausgebildet und verwendet werden. Wärmstens empfahl Sprecher in den Lehrplan dieser Schule auch körperliche Übungen (Turnen, Fechten) aufzunehmen, da hiedurch nicht nur der Körper als solcher gestählt, sondern auch Festigkeit und Geistesgegenwart erreicht werde. Auch für die Fortbildung der Beamten sowie für die pädagogische und methodische Ausbildung der Lehrer erstattete Experte eingehende Vorschläge. Zum Schlusse schlug er noch die Ausgabe von speziellen Instruktionen für jede einzelne Gattung der Dienstesverrichtungen vor.

Experte Oberinspektor Saffir der Österreichischen Nordwestbahn erklärte die bisherige Ausbildungsmethode im allgemeinen als ausreichend, wenn, wie dies bei seiner Verwaltung der Fall sei, nur absolvierte Mittelschüler aufgenommen werden. Dem dieser Methode anhaftenden Mangel, daß manche Lokalvorstände nicht die Eignung besitzen, die zur Einschulung zugewiesenen Anwärter zu unterweisen, könnte durch Aktivierung von Unterrichtskursen abgeholfen werden. Experte verwies auf die reichsdeutschen Eisenbahnen, welche, wiewohl sie durchschnittlich eine weit größere Verkehrsintensität aufweisen als die österreichischen Bahnen, keine Vorbildungsschulen für die Beamtenanwärter, sondern nur in den Dienst eingeschobene Schulen besitzen.

Auch Experte Oberinspektor Guisolan der Staats-Eisenbahn-Gesellschaft vermag ein Bedürfnis für eine radikale Änderung der gegenwärtigen Ausbildungsmethode rücksichtlich des Telegraphen-, Verkehrs- und kommerziellen Dienstes nicht anzuerkennen, hält vielmehr zur Beseitigung der dieser Methode anhaftenden Mängel eine Ausgestaltung der Unterrichtskurse, welche sich bei den Staatsbahnen ausgezeichnet bewährt haben, als genügend. Mangelhaft erscheint dem Experten hingegen die gegenwärtige Schulung der Anwärter bezüglich der administrativen Fächer des Eisenbahndienstes, in welcher Beziehung er daher eine Remedur empfiehlt.

Experte Schwab (Rechtsschutz- und Unterstützungsverein „Verkehrsbund" des christlichen Eisenbahnpersonals Österreichs in Wien) sprach sich für die Schaffung von Fachschulen mit vier Jahrgängen im Anschluß an eine Untermittelschule aus, deren Absolvierung auch das Freiwilligenrecht verschaffen müßte. Großes Gewicht legt der Experte auf die Unterweisung der Schüler in den Lehren der Technologie sowie darauf, daß der Beamte nicht vor dem 24. Lebensjahre zum Verkehrsdienste zugelassen werde. Die von verschiedenen Seiten verlangte Zusammenfassung der Instruktionen nach den einzelnen Dienstzweigen befürwortete auch dieser Experte auf das wärmste.

Experte Sektionschef Dr. Röll erklärte die gegenwärtige Ausbildungsmethode für die Beamtenanwärter des mittleren Eisenbahnbetriebs- und Verwaltungsdienstes als unzulänglich, er erblickt in ihr einen Hauptgrund für die vielen, sich stets mehrenden Transportanstände. Die bestehenden kommerziellen Unterrichtskurse hätten zwar günstige Resultate ergeben, eine gründliche Abhilfe vermöchten aber auch sie nicht zu bieten. Eine solche sei vielmehr nur von der Schaffung eines dem Diensteintritt vorangehenden, an die absolvierte Mittelschule anschließenden systematischen eisenbahnfachlichen Vorbildungskurses von einjähriger Dauer zu erwarten. Bei Aktivierung derartiger Kurse könnten seines Erachtens die bei der Bahnverwaltung abzulegenden Fachprüfungen auf den praktischen Teil der bezüglichen Gegenstände beschränkt werden. Diese Kurse wären als selbständige und staatliche Einrichtungen zu organisieren und deren Anzahl auf drei (Wien, Prag, Lemberg) festzusetzen. Als Vorbedingung für die Erlangung höherer Posten empfahl Experte überdies noch eine besondere Prüfung.

Auch Experte Direktionsleiter Dr. Scheiber der Böhmischen Kommerzialbahnen hält den heutigen Ausbildungsmodus mit Rücksicht auf die stetig steigenden Anforderungen an den Eisenbahnbeamten für die Zukunft nicht für ausreichend und sprach sich für die Schaffung eines dem Diensteintritte vorangehenden einjährigen, rein theoretischen Kurses für die Absolventen einer Mittelschule aus, dessen Lehrziel lediglich auf die Erlangung einer Übersicht über die Grundlagen und Zusammenhänge des Eisenbahndienstes durch enzyklopädische Vorträge gerichtet sein müßte. Des weiteren sprach sich Experte noch für die unbedingte Notwedigkeit der Berücksichtigung der deutschen Sprache bei Aufstellung der Lehrpläne dieser Kurse aus.

Experte Inspektor Noë der Staatseisenbahn-Gesellschaft hält die derzeitige Ausbildungsmethode im allgemeinen für ausreichend, verkennt aber nicht das Bedürfnis nach einer Erweiterung derselben in theoretischer Beziehung. Zu diesem Behuf empfahl er die Einrichtung von Unterrichtskursen, die Zusammenziehung von Beamtenanwärtern in größeren Stationen zwecks Belehrung und Vornahme von praktischen Übungen, die

Digitized by Google

Erteilung von Gratifikationen an die mit der Einschulung betrauten Dienstvorstände u. dgl.

Experte Ispektor Wietz (Eisenbahnministerium) hält wiederum eine Reform der heutigen Ausbildungsmethode für ein unabweisliches Bedürfnis und beantragte die Aktivierung einer dem Diensteintritte vorangehenden, auf die eisenbahnfachlichen Gegenstände beschränkten zwei Jahrgänge umfassenden Vorbildungsschule für absolvierte Mittelschüler mit Matura. Das Lehrziel müßte die vollständige theoretische Ausbildung in sämtlichen Fächern des Eisenbahnbetriebsdienstes sein. Als Lehrer hinsichtlich der Betriebsfächer empfahl der Experte die Anstellung von Eisenbahnbeamten, welche auch für den Lehrberuf voll qualifiziert sein müßten. Vor der Autorisierung zur selbständigen Ausübung des Verkehrsdienstes wäre trotz absolvierter Schule eine dreimonatliche Probepraxis in einer verkehrsreichen Station einer eingeleisigen Bahn, womöglich am Sitz eines Heizhauses, für die Beamtenanwärter vorzuschreiben.

Auch Experte Bastendorff (Eisenbahnbeamten-Verein in Wien) hält die derzeitige Ausbildungsmethode nicht für zweckentsprechend. Er empfahl die Schaffung eines einjährigen, der Dienstaufnahme unmittelbar nachfolgenden, sowohl die allgemeinen eisenbahnfachlichen Gegenstände als auch die speziellen drei Betriebsfächer umfassenden Kurses nach Analogie der Abiturientenkurse an den Handelsakademien. Als allgemeine Lehrziel wäre diesen Abiturientenkursen die vollständige theoretische Ausbildung in jenen eisenbahnfachlichen Disziplinen zu stecken, deren Beherrschung die Anwärter später durch Ablegung der Fachprüfungen nachzuweisen haben. Diesen Prüfungen hätte seines Erachtens noch die praktische Einschulung voranzugehen. Experte verspricht sich von einer derartigen Reform auch die Möglichkeit einer Vereinfachung des heute so umfangreichen und wenig übersichtlichen Instruktionsmateriales.

Der letzte Experte Grüll (allgemeiner Rechtsschutz- und Gewerkschaftsverein für Österreich) trat für die Schaffung einer selbständigen Eisenbahnfachschule im Anschlusse an die Untermittelschule in Verbindung mit einem vollständigen Pensionate ein. Die Absolventen der Schule, welche nach dem Vorschlage des Experten die Bezeichnung „Eisenbahnakademie" erhalten und in Wien errichtet werden soll, hätten nach Eintritt in den Dienst noch einen einjährigen Kurs, u. zw. in verschiedenen praktischen Stationen durchzumachen. Der Lehrplan müßte die Gegenstände einer Handelsakademie nebst allen Eisenbahnfächern und dem Unterrichte in einer zweiten Landessprache nach Wahl des Frequentanten umfassen. Besonderes Gewicht legt der Experte auf die Pflege des Anschauungsunterrichtes, namentlich bei Behandlung der Technologie. Zur Gewinnung geeigneter Lehrbücher empfahl er die Veranstaltung von Preisausschreibungen.

Hierauf ergriff der Vorsitzende Sektionschef Dr. Freiherr v. Buschman das Wort und gab seiner Befriedigung darüber Ausdruck, daß der vom Eisenbahnministerium bei Einberufung der Enquete beabsichtigte Zweck voll erreicht worden sei. Die weitaus überwiegende Zahl aller Teilnehmer der Enquete habe die Reformbedürftigkeit der dermaligen Zustände anerkannt; nur über die zu treffende Abhilfe seien naturgemäß auch in der Enquete größere Meinungsverschiedenheiten zutage getreten. Soweit sich aber das Ergebnis der Enquete jetzt schon überblicken lasse, sei auch diesfalls eine wesentliche Klärung zu verzeichnen, und er glaube, daß bei der den beteiligten Zentralstellen nunmehr obliegenden eingehenden Prüfung der Enqueteergebnisse sich der Weg klar herauskristallisieren werde, welcher im Interesse der Verbesserung des Eisenbahndienstes unter Bedachtnahme auf die gebotene Ökonomie weiterhin einzuschlagen sein werde. Es sei zu hoffen, daß die zu beschließende Reform dem vaterländischen Eisenbahnwesen zum Nutzen und zur Ehre gereichen werde, und er spreche im Namen und Auftrage des Eisenbahnministers sämtlichen Experten für ihre mühevolle Mitwirkung den herzlichsten Dank aus.

Anknüpfend an diese Worte dankte Regierungsrat Ritter von Loehr namens sämtlicher Experten dem Vorsitzenden mit warmen Worten für die umsichtige und wohlwollende Leitung der Verhandlungen.

CHRONIK.

Kongreß für Materialprüfung. Der V. Kongreß des Internationalen Verbandes für Materialprüfungen der Technik findet anfangs September 1909 in Kopenhagen statt. Die auf dem Kongresse zu behandelnden Fragen sowie die sonstigen Vorbereitungen lassen für diesen Kongreß einen außerordentlichen Erfolg voraussehen. Der Verband veröffentlicht von jetzt an für seine Mitglieder eine periodische Druckschrift, welche Kongreßberichte, ferner technische und geschäftliche Mitteilungen enthält.

Auskunftsstellen für Reisende auf den Bahnhöfen. Von den Landesverbänden zur Hebung des Fremdenverkehres wurde wiederholt in Vorschlag gebracht, nach englischem und amerikanischem Muster auf den Hauptbahnhöfen bahnämtliche Auskunftsstellen für die ankommenden Reisenden zu errichten. Bei diesen sollen den Reisenden unentgeltlich Auskünfte über Zugsverbindungen, Anschlüsse, Hotels, Pensionen, Wagen- und Dienstmanntaxen, Zollabfertigung usw. erteilt werden. Durch diese Einführung würde dem Reisenden Gelegenheit gegeben werden, sich gleich bei der Ankunft über die lokalen Verkehrs- und Unterkunftsverhältnisse zu informieren und sich so vor Belästigungen und Übervorteilungen zu schützen. In der letzten Verkehrsausschußsitzung des Landesverbandes für Fremdenverkehr in Niederösterreich wurde neuerlich auf die große Bedeutung solcher Auskunftsstellen für den Fremdenverkehr in Wien hingewiesen und der Beschluß gefaßt, sich mit den Bahnverwaltungen wegen Errichtung von Fremdenbureaus auf den Bahnhöfen in Verbindung zu setzen. Die Nordwestbahn ist dieser Anregung bereits gefolgt und hat am 1. Mai eine derartige Auskunftsstelle auf ihrem Wiener Bahnhofe eröffnet. Die in diesem Bureau amtierenden Personen sind der englischen und französischen Sprache mächtig, so daß auch in dieser Beziehung einem oft gefühlten Mangel wirksam begegnet wurde.

Kurstiftung des österr. Eisenbahnbeamten-Vereines. Aus dem Berichte für das Jahr 1907 der genannten Wohlfahrtseinrichtung ist zu entnehmen: Im Berichtsjahre wurden im Sinne der Bestimmungen des Stiftbriefes 23 Kurstipendien à K 160 ausgeschrieben und an die würdigsten Bewerber, 130 an der Zahl, verteilt. In drei besonders berücksichtigungswerten Fällen wurden auch Frauen und Kinder von Eisenbahnbeamten mit Unterstützungen beteilt. Seit dem achtjährigen Bestande der Kurstiftung sind 848 Gesuche um Stipendien eingelaufen, von welchen 114 stattgegeben werden konnte. Der Rechnungsabschluß weist mit Ende 1907 ein Vermögen von K 92.304 auf, das gegen jenes zu Ende des Vorjahres um K 4117 höher ist.

CLUB-NACHRICHTEN.

Mitteilung*).

Vergnügungs-Etablissement „Venedig in Wien".

Die Clubmitglieder können Karten zu den 8 Uhr-Vorstellungen in der „Parisiana" inklusive Garten-Entree zum Preise von K 1.—, K 2.— und K 3.— gegen Vorweisung der Mitgliedskarte an der Kassa beheben.

Diese Vorstellungen werden nur an Samstagen, Sonn- und Feiertagen stattfinden.

Das Benefizien-Komitee.

*) Wir ersuchen von dieser, sowie von allen bisherigen Begünstigungen bei jeder sich bietenden Gelegenheit Gebrauch zu machen und eventuell auf die Begünstigungen Bezug habende Wünsche und Reklamationen dem Clubsekretariat brieflich bekanntzugeben.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten. — Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hilscher. — Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

Elbeumschlagsverkehr mit Österreich.

(Einführung des Tarifnachtrages VIII.)

Mit 1. Juli 1908 — für Frachterhöhungen mit 1. August 1908 — tritt der Nachtrag VIII zum Elbeumschlagstarif für Österreich vom 1. Jänner 1904 in Kraft.

Derselbe enthält unter anderem Ergänzungen und Änderungen der Klassenguttarife sowie der Ausnahmetarife im Kartierungs- und Rückvergütungswege. Der Nachtrag ist bei den beteiligten Bahnen sowie bei der Zentralverkaufsstelle für Tarife in Wien I. Biberstraße 16 zum Preise von 17 Pfennig oder 20 Heller erhältlich.

K. k. priv. Österreichische Nordwestbahn
namens der beteiligten Bahnen.

Elbeumschlagsverkehr mit Ungarn.

(Einführung des Tarifnachtrages IV.)

Mit 1. Juli 1908 — für Frachterhöhungen mit 1. August 1908 — tritt der Nachtrag IV zum Elbeumschlagstarif für Ungarn vom 1. August 1899 in Kraft. Derselbe enthält unter anderem Ergänzungen und Änderungen der Ausnahmetarife im Kartierungs- und Rückvergütungswege.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den Verbandsverwaltungen sowie bei der Zentralverkaufsstelle für Tarife in Wien, I. Biberstraße Nr. 16 zum Preise von 35 Pfennig oder 40 Heller für das Stück erhältlich.

K. k. priv. Österreichische Nordwestbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

Niederländisch-deutsch-russischer Grenzverkehr.

(Einführung der Nachträge 6 zu den Heften 1 und 2.)

Mit 25. Juni neuen Stils 1908 traten zum Tarif Teil II für den Niederländisch-deutsch-russischen Grenzverkehr vom 1. Februar 1902 zu den Tarifheften 1 und 2 die Nachträge 6 in Kraft. Exemplare erliegen in der Station Reichenberg sowie bei der unterzeichneten Direktion zur Einsicht bereit und sind bei der königlichen Eisenbahndirektion Bromberg, ferner bei der unterzeichneten Direktion zu folgenden Preisen erhältlich:

Nachtrag 6 zum Heft 1 = 12 h.
„ 6 „ „ 2 = 6 „.

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

K. k. Staatsbahndirektion Wien.

Eröffnung der Lokalbahn Skalitz—Boskowitz—Gr.-Opatowitz.

Die Lokalbahn Skalitz - Boskowitz—Groß - Opatowitz mit den Stationen, bezw. Halte- und Verladestellen Skalitz—Boskowitz Lokalbahn, Boskowitz, Suditz, Knihnitz, Schebetan—Wanowitz, Cekowitz und Groß Opatowitz wurde am 18. Mai 1908 dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Die Stationen Boskowitz, Schebetan—Wanowitz und Groß-Opatowitz (Anschlußstation der mährischen Westbahn) sind für den Gesamtverkehr, die Ladestellen Knihnitz und Cetkowitz nur für den Güterverkehr in vollen Wagenladungen eingerichtet.

Die Ausgabe der Fahrkarten für Reisende, welche in den Haltestellen Suditz, Knihnitz und Cetkowitz einsteigen, erfolgt im Zuge durch den Zugsführer, die Abfertigung des Reisegepäcks erfolgt im Nachzahlungswege.

Bis zum Ausbaue der Station Skalitz-Boskowitz Lokalbahn ist diese Station nur für die Abfertigung von Personen und Gepäck sowie für Transitgüterverkehr eingerichtet.

Eine direkte Abfertigung von Reisegepäck über Skalitz-Boskowitz findet nicht statt.

Explosive Gegenstände sind von der Beförderung auf dieser Lokalbahn ausgeschlossen.

Der Fahrplan für die neue Linie ist im Aushangfahrplan Blatt Nr. VI, giltig vom 1. Mai 1908, enthalten.

K. k. Staatsbahndirektion Wien.

Zugsvermehrung Wien-Westbahnhof—Selzthal—Innsbruck.

Zur Entlastung des um 8 Uhr abends von Wien-Westbahnhof abgehenden über Selzthal nach Tirol, in die Schweiz und nach Paris verkehrenden Schnellzuges Nr. 201 wird während der diesjährigen Sommerfahrplanperiode am 12., 13. und 27. Juni, am 4., 11. und 18. Juli, am 14. August und am 5. September ein Vortrain dieses Zuges mit Wagen I., II. und III. Klasse verkehren, welcher um 7 Uhr 50 Minuten abends von Wien abgehen, in denselben Stationen, wie Zug Nr. 201 anhalten und in Innsbruck um 6 Uhr 48 Minuten früh eintreffen wird. Die Ankunft in den Zwischenstationen erfolgt zirka 10—18 Minuten vor der fahrplanmäßigen Ankunft des Zuges Nr. 201.

Dieser Zug kann mit allen für Schnellzüge giltigen Fahrkarten benützt werden.

Näheres ist aus den ausgehängten Spezialplakaten ersichtlich.

Ostdeutsch-Österreichischer Verband.

Teil II, Heft 1 vom 1. Juni 1904.

Am 1. August 1908 gelangt zum obigen Tarifheft ein Anhang zur Einführung, der ermäßigte Frachtsätze für eine Anzahl von Gütern überseeischer Herkunft (Öle, Fette, Harze, Gerbstoffe, Wolle, tierische; Baumwolle, rohe; Jute; Tran; Steinnüsse; Phosphate, mineralische) enthält, die von den deutschen Nord- und Ostseehäfen zu Schiff in den Oderumschlagstellen Breslau-Stadthafen, Pöpelwitz (Umschlag) und Cosel (Oderhafen) eingegangen sind und von hier mit der Eisenbahn nach den im Anhange genannten österreichischen Stationen oder darüber hinaus verfrachtet werden.

Der Anhang ist bei den bekannten Dienststellen zum Preise von 25 Hellern zu haben.

Österreichische Nordwestbahn
namens der Verbandsverwaltungen.

Giltig ab 1. Mai 1908.

K. k. Österreichische Staatsbahnen.

Kürzeste Zugverbindungen

Wien—Arlberg—Paris—Genf. [illegible]

Wien—Pontafel—Venedig—Rom und Mailand—Genua. [illegible]

Wien—Lemberg—Odessa—Kiew, ferner Czernowitz—Bukarest—Constanza—Constantinopel. [illegible]

Wien—Köln—Brüssel—London. [illegible]

Wien—Prag. [illegible]

Wien—Eger—Cassel—(Köln)—Aachen. [illegible]

Stadtbureau der k. k. österr. Staatsbahnen in Wien, I., Wallfischgasse 15. [illegible]

Giltig ab 1. Juni 1908. — K. k. Österreichische Staatsbahnen. — Sommerdienst 1908.

Kürzeste Zugverbindungen

von **Wien, Prag** und **Karlsbad** nach

dem Salzkammergute, Badgastein, Innsbruck, München und Bad Reichenhall sowie umgekehrt.

[illegible]

Wilhelm Beck & Söhne
k. u. k. Hoflieferanten
Wien, VIII. Langegasse 1, Zentrale.
FILIALEN: Lemberg Innsbruck Sarajevo.
Uniformen, Uniformsorten
Kürschnerwaren und Kappen
für Eisenbahnen. 651

Österreichische
Siemens-Schuckert-Werke
Wien, XX/2. Engerthstraße 150.
Elektrische Beleuchtung 008
Elektrische Kraftübertragung
Elektrische Bahnen
Dynamomaschinen — Elektromotoren
Schaltapparate — Zähler
Installationsmaterial. — Bogenlampen.
Installationsbureau: VI/1 Mariahilferstraße Nr. 7.

Stefan v. Götz & Söhne
Wien und Budapest
Wien: XX/1. Bez., Gießmanngasse 2. XX/1. Nordwestbahnstraße 53.
Budapest: b. Ganz & Co., Steinbrucherstr.
Eisenbahn-Sicherungsanlagen
Bahnschranken mit und ohne Vorläutesicherung,
Zentralweichenstellungen
Signalanlagen, Industriegeleisesicherungen, Geleisesperrbäume, Wechselsperren, Sperrschuhe, Sicherungs- und Signaleinrichtungen aller Art für Eisenbahnen und Ausrüstung hiezu.
Rein pneumatische Niederdruck-Weichen und Signalstellung nach den Patenten der General Railway Signal Co., Buffalo und Rochester U.S.A. und der British Pneumatic Railway Signal Co., Ltd. London.
Werkzeuge und Gebrauchsartikel
für den
Bahnbau, Bahnerhaltungs-
und
Betriebsdienst
Berg- und Hüttenwesen
Bremsschuhe, Waggonschieber etc. Patent Büßing
Bremsschlitten Patent Schön.
Seuthe'sche Knall- und Lichtsignale
Telegramm-Adresse: Bahngötz Wien Telephon.
„A B C"-Code fünfte Ausgabe in Verwendung.
Telephon 21682 und 21683 interurban. 637

Fabrik für
Eisenbahnsicherungsanlagen
Südbahn-Werk
Wien
X/3 Triesterstraße Nr. 40.
Telephon 8978.
Bahnschranken, Vorläutesicherungen, Schrankenantriebe. Zentral-Stellwerke, Blockapparate. Signale, Kontaktschienen, Fühlschienen, Sperrbäume. Wechselsperrschlösser. 436

C. Schember & Söhne
k. und k. Hof-Brückenwagen
und Maschinenfabrik
Wien, I. Akademiestrasse 4
empfehlen ihre Erzeugnisse in Lokomotiv-, Waggon-, Fuhrwerks-, Magazin- und Autom. Wagen sowie Wagen aller Art.

Siemens & Halske
Aktiengesellschaft Wien.
Werk: III. Hainburgerstraße Nr. 29.
Direktion: III. Apostelgasse Nr. 12.
Eisenbahn-Sicherungsanlagen. Schwachstromanlagen.
Telegraphen- und Telephonanlagen, Anlagen für drahtlose Telegraphie, Marine- und Gruben-Signalapparate, Minenzünder, Feuermelde-, Wächterkontroll- und Alarmanlagen, Wassermesser, Wasserstands-Fernmelder, Schalttafel-Meßinstrumente, wissenschaftliche, Laboratoriums- und Eicheinrichtungen, elektromedizinische Apparate, Röntgen-Einrichtungen, Trockenelemente, nasse Elemente, Elemente für Momentbeleuchtung, S. & H.-Beutelelemente, Kabel- und Leitungsdrähte für Telephon- und Telegraphenzwecke. 403

Kraluper Mineralöl-Raffinerie
690
PRAG liefert helle und dunkle Zylinderöle für Normal- und Heißdampf, helle und dunkle Maschinenöle, Wagenachsenöle, Petroleum, Benzin, Fette etc. etc.

Darlehen!
Allgemeine Cautionsbank Aktiengesellschaft
General-Repräsentanz für Österreich:
WIEN, IV. Technikerstraße Nr. 5.

Die Allgemeine Cautionsbank gewährt an **Eisenbahnbeamte** Darlehen gegen Gehaltsvormerkung zu außerordentlich günstigen Bedingungen, u. zw.: 1. Die Bank fordert an Darlehenszinsen pro anno 6½%; selbstredend immer von der verbleibenden Restschuld. 2. Der Darlehenswerber hat sich hinsichtlich seines Gesundheitszustandes einer ärztlichen Untersuchung zu unterziehen. Die übliche teure Lebensversicherung wird jedoch nicht verlangt. Für den Fall des Ablebens des Darlehenswerbers erlischt die restierende Schuld, so daß den Erben keinerlei Verpflichtung auferlegt bleibt. Für diesen seitens der Bank gebotenen Vorteil ist alljährlich ein mäßiges Schadendeckungsentgelt, dessen Höhe sich nach dem Alter des Darlehenswerbers richtet, immer nur von der verbleibenden Restschuld zu bezahlen. 3. Die übliche Stellung der Bürgen kann gegen eine einmal zu entrichtende mäßige Zahlung unterbleiben. (3 Perzent der Darlehenssumme.) 4. Bei der Erteilung des Darlehens werden als einmalige Kosten die Barauslagen und 1 Perzent Bankprovision in Abrechnung gebracht.

Zu weiteren Informationen ist die Bank jederzeit bereit und stehen Antragsformulare zur Verfügung. 701

Für den Inseratenteil verantwortlich Annoncen-Expedition M. Pozsonyi, Wien, IX. Hörlgasse 5.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten. — Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hilscher. — Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16

Digitized by Google

Stanford University Library AUG 10 1908

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

Redaktion und Administration:
WIEN, I. Eschenbachgasse 11.
Telephon Nr. 365.
Postsparkassen-Konto der Administration: Nr. 806.246.
Postsparkassen-Konto des Club: Nr. 850.696.
Beiträge werden nach dem vom Redaktions-Komitee festgesetzten Tarife honoriert.
Manuskripte werden nicht zurückgestellt.

ORGAN
des
Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

Erscheint von April bis Oktober am 1. und 15. jedes Monates
von November bis März jeden Montag.

Abonnement inkl. Postversendung
In Österreich-Ungarn:
Ganzjährig K 10. Halbjährig K 6.
Für das Deutsche Reich:
Ganzjährig Mk. 12. Halbjährig Mk. 6.
Im übrigen Auslande:
Ganzjährig Fr. 20. Halbjährig Fr. 10.
Bezugsstelle für den Buchhandel:
Spielhagen & Schurich in Wien.
Einzelne Nummern 30 Heller.
Offene Reklamationen portofrei.

Nº 20. Wien, den 15. Juli 1908. XXXI. Jahrgang.

Klingers Reflexions-Wasserstands-Anzeiger

Über **200.000** Stück

In allen Industriestaaten der Welt im Betriebe.





Vorteile:
Wasserstand schwarz,
Dampfraum silberglänzend,
Rasches Erkennen des Wasserstandes,
Größte Betriebssicherheit,
Schutzgläser absolut überflüssig,
Täuschungen über den Stand des Wassers im Kessel ausgeschlossen.
Vollster Schutz gegen Explosionen wegen Wassermangel!

Kein Kessel sollte ohne diese Apparate in Verwendung stehen.

Gumpoldskirchner Maschinen- und Metallwaren-Fabrik

Rich. Klinger

GUMPOLDSKIRCHEN bei Wien. 617



Echte Brillant- und Diamantringe von fl 8 bis 600
Echte Brillant- und Diamant-Ohrringe von fl 10 bis 1000
in selten großer Auswahl, sowie reichhaltiges Lager
in Gold-, Silber- und Juwelen-Gegenständen preiswert.



Bei Barzahlungen 10 Prozent.
Illustrierte Preisliste gratis und franko.
A. E. DOLLINGER, en gros und en detail.
Wien, IV., Favoritenstraße Nr. 22.

PATENT-AZETYLEN-TYRES-ABZIEHÖFEN
Spezialkonstruktionen für **Stationsbeleuchtung**
Gasakkumulatoren für **Waggonbeleuchtung**
und **Autogene Schweißung**

Allgemeine Carbid- & Acetylen-Gesellschaft Franz Krükl & Co.
ZENTRAL-BUREAU WIEN, VI. Köstlergasse Nr. 5. 678

Österreichische
Siemens-Schuckert-Werke
Wien, XX/2. Engerthstraße 150.
Elektrische Beleuchtung 696
Elektrische Kraftübertragung
Elektrische Bahnen

Dynamomaschinen • • •
Schaltapparate
Installationsmaterial. • •

• Elektromotoren •
Zähler
• • Bogenlampen. • •

Installationsbureau: VI/1 Mariahilferstraße Nr. 7.

Leopolder & Sohn
Wien, III/1 Erdbergstraße 52.
Leipzig-Schleussig, Seumestraße 86.
Fabrik für Telegraphen-Apparate, Telephone und Telephon - Zentral - Umschalter, elektrische Stations-Deckungssignale und Bahnwächter-Läutewerke für Eisenbahnen, Telegraphen - Batterien und Leitungsmateriale, Wassermesser eigenen Patentes für städtische Wasserwerke, Bierbrauereien und Maschinenfabriken. 666
Alle Telephon- und Telegraphen-Einrichtungen werden prompt ausgeführt und Voranschläge **kostenfrei** ausgearbeitet.

K. k. priv. **Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt**
Errichtet im Jahre 1825. Wien, I. Wollzeile 39.
Die Anstalt versichert: a) Gebäude samt deren Zubehör,
b) Mobilien aller Art 618
c) Bodenerzeugnisse gegen Hagelschlag.
Reservefond d. Anst.: K 8,376.191·17 Ges.-Versicherungsumme K 2.408,808.638
Anzahl der Mitglieder: 159.054.

Schnelldreh-Revolverstahl Nº 5/6 Marke:
als Schnell- und Hart-Drehstahl noch dort zu verwenden wo kein anderer mehr aushält!
Rudolf Schmidt & Co., Gußstahlwerk, Wien, X./3.

Digitized by Google

Garvens-Werke

WIEN

II. Handelskai 130

fabrizieren und halten großes Lager von:

Pumpen aller Art:

Baupumpen
Stationsbrunnenpumpen
Expreßpumpen f. große Förderhöhen
Pumpen für Villen und Wohnhäuser und Fabriksanlagen
Pumpen für Haus- u. Wasserleitungen.

Waagen für jeden Zweck:

Stationsbrückenwaagen
Kohlenwaagen
Magazinswaagen. 647

Kataloge u. Kostenvoranschläge auf Verlangen portofrei und kostenlos.

Schrauben- u. Schmiedewaren-Fabriks-Aktiengesellschaft

Brevillier & C<u>o</u>. und A. Urban & Söhne

Wien, VI. Magdalenenstraße 18. 669

Fabriken: Neunkirchen an der Südbahn, Floridsdorf und Gradenberg. Nieten, Schrauben, Muttern, Drahtstiften und Schmiedewaren.

Lebensversicherungs-Institut des Club österreichischer Eisenbahn-Beamten

Newyorker Germania

WIEN, I. Stubenring Nr. 18, im eigenen Hause.

Versicherungen in Kraft Ende 1906 564,000.000 Kronen, Aktiva laut Bilanz 1906 185,000.000 Kronen, Überschuß der Jahresgebarung 1,685.700 Kronen, Dividenden verteilt an Versicherte 1906 2,422.100 Kronen, Kaution bei der k. k. Staats-Zentralkasse 19,437.500 Kronen.

Die Gesellschaft verteilt Dividenden schon nach einjährigem Bestehen der Polizze. Die Polizzen sind nach einjährigem Bestande unanfechtbar (Darlehens-Deckungs-Polizzen), genießen sofortige Unanfechtbarkeit bei Selbstmord oder Tod durch Duell. Die Kriegsversicherung Wehrpflichtiger wird ohne Prämienerhöhung übernommen. Mitglieder des Club österreichischer Eisenbahn-Beamten genießen besondere Begünstigungen.

Witkowitzer Bergbau- und Eisenhütten-Gewerkschaft

Witkowitz (Mähren).

Post- und Telegrammadresse: *Witkowitz, Eisenwerk.* Eisenbahnstation: Schönbrunn und Mähr.-Ostrau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Erzeugnisse: Roheisen, Eisengußware, vornehmlich Röhrenguß nachstehender Methode für Wasser-, Dampf- und Gasleitungen, Maschinen- und auch Bauguß, Stahlguß, Walzmaterial, und zwar: Stab- und Fassoneisen, Bau- und Waggonträger, Reservoir- und Kesselbleche, Stabstahl, Stahlbleche, Eisenbahn- und Grubenmaschinen aus Martinstahl, Tyres aus Martin- und Spezialstahl, Eisenbahnwaggonräder, Waggonachsen, komplette Räderpaare, Wechsel und Kreuzungen, Drehscheiben, Wasserstations-Einrichtungen. Dampfkessel, Reservoirs, Gasometer, Brücken- und sonstige Baukonstruktionen, Gittermaste, Schmiedestücke und diverse Zeugschmiedware, Maschinenbau, speziell Bergwerksmaschinen für Förderung und Wasserhaltung, Pumpensätze und Ausführung diverser maschineller Einrichtungen, mittels Wassergas geschweißte, elektrisch geschweißte und maschinell gepreßte Blechwaren, stumpf- und patentgeschweißte, wie auch nahtlose Röhren, Rohrmaste, feuerfeste Ziegel und basische Steine.

Anfragen sind zu richten an die Zentral-Direktion in Witkowitz, Eisenwerk oder an die Kommerzielle Direktion, Wien, I. Operngasse 6 oder an das Verkaufsbureau, Prag, Stadtpark 19. 685

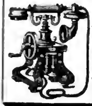
Deckert & Homolka

Elektrotechnisches Etablissement

Fabriks- u. Engros-Lager IV. Favoritenstr. 42. **WIEN** Niederlage u. Installation I. Kärntnerstr. 42.

Budapest. Prag. Brünn. Paris.

Fabrikation • Installation



von Telegraphen- und Mikrotelephon-Apparaten für alle Zwecke, insbesondere für den Eisenbahn-Signal-, Sicherheits- und Meldedienst, Blitzableitern, Dynamos, Elektromotoren und Ventilatoren, Wasserstands-Anzeigern, Beleuchtungskörpern, staub- und wasserdicht. 645

Österreichische Eisenbahn-Verkehrsanstalt

WIEN I. Volksgartenstraße 3.

Vermietung von Spezialwagen aller Art, Kastenwagen und Lowrys, Heiz- und Kühlwagen, Zisternenwagen, Spezialwagen für Weintransporte etc., Projektierung, Bau und Finanzierung von Lokal- und Schleppbahnen, Errichtung von Reservoirs (Tanks) und Rohrleitungen (pipe lines) für Petroleum. 661

Felten & Guilleaume

Fabrik elektr. Kabel, Stahl- und Kupferwerke, Actien-Gesellschaft, Wien, X. Gudrunstraße 11.

Zug- u. Barrierendraht m. hoher Festigkeit, Stachelzaundraht u. s. w.

Drahtseile für Aufzug, Transmissionen, Schiebebühnen, Zugschranken, Stell- und Läutewerke.

Bogenlampen-Aufzug- und Tragseile.

Zug- und Leitseile für Eisenbahn-Trajekte.

Leitungsdrähte nach verschiedenster Art isoliert, für Installationszwecke.

Kabel für Telegraphie, Telephonie und elektrische Licht- und Kraftübertragung.

Hochspannungskabel mit Felten & Guilleaume-Papierisolation.

Blocksignalkabel. Trolley-Drähte. 698

Trifailer Kohlenwerks-Gesellschaft, Wien, III. Rennweg 5. 610

---

4 Eisenbahnwaggons

zu kaufen gesucht

3 für Personenverkehr und 1 Gepäckwagen für eine Normalspurbahn, sämtliche in gebrauchtem guten Zustande, mit Handbremse, Ölbeleuchtung und keine Dampfheizung sondern Kohlenheizung. Die Waggons können auch älterer Konstruktion sein aber nur in perfektem guten Zustand. Offerten mit Preisangabe, denen auch Skizzen, Pläne oder Photographien der offertierten Waggons beizufügen sind, erbeten an 784

Societatea „Vrancea“ Cale Ferată Mărășești-Panciu, Focșani (Rumänien).

Pensionierter Eisenbahnbeamter

findet dauernde und lohnende Nebenbeschäftigung. Zuschriften erbeten an die Administration dieses Blattes unter „Standesgemäß“.

„Atlas“, Lebens-, Militärdienst- und Renten-Versicherungs-Aktien-Gesellschaft Wien, I. Franz Josef-Kai 1 (Atlas-Hof). Aus dem Jahresbericht geht hervor, daß 6233 Anträge von K 15,882.131 eingereicht wurden, 5176 Polizzen über K 12,210.325 zur Ausstellung gelangten. Die Prämieneingänge stellten sich auf K 1,115.104·42, die Prämienreserve und die Prämienüberträge auf K 4,468.336·87. Aus dem Betriebsüberschusse per K 11.440·26 werden K 6000 dem Dividendenfonds der Versicherten zugewiesen, welcher sich nunmehr auf K 77.014·05 stellt. Der Rest wird auf neue Rechnung vorgetragen.

Digitized by Google

Österreichische
Eisenbahn-Zeitung.
ORGAN
des
Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

Nº 20. Wien, den 15. Juli 1908. XXXI. Jahrgang.

Zum 25jährigen Bestande unseres k. u. k. Eisenbahn- und Telegraphen-Regimentes.

Die große Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen sowie ihre rasch zunehmende Entwicklung ließen den Gedanken naheliegend erscheinen, dies Verkehrsmittel auch Kriegszwecken dienstbar zu machen. Schon die Kriege in den Jahren 1859 und 1866 boten der Heeresleitung Gelegenheit, das damals allerdings nur aus wenigen Linien bestehende Eisenbahnnetz zur Fortbringung größerer Truppenmassen und ihrer Bedürfnisse mit Vorteil zu verwenden.

Die Wichtigkeit dieser Kommunikation nahm mit ihrer Ausdehnung und ihrer Leistungsfähigkeit zu. Ihr Wert kam um so mehr in Betracht, je näher die Möglichkeit rückte, sie auch im Feindesland zu verwenden, das heißt die Möglichkeit, die eigenen Truppen rasch verschieben und auch größere Heereskörper unabhängig von dem Wohlstand des durchzogenen Landes rasch und sicher verpflegen zu können. Der Feind wird den Fahrpark abschieben, die Stationen und die offene Strecke, insbesonders deren Brücken und Tunnels zerstören und den Bahntelegraphen vernichten und so seinen Gegner zum langsamen Nachrücken zwingen.

Um nun aber derartige Bahnen rasch und sicher wieder herstellen zu können, muß die Armee über entsprechend ausgebildete und ausgerüstete Kräfte verfügen.

Diese Erkenntnis führte auch im Jahre 1870 in unserer Armee zur Aufstellung von Feldeisenbahnabteilungen, welche jedoch nur für die Dauer eines Krieges zu aktivieren waren. Eine solche Abteilung bestand aus einem Militärdetachement und einer Zivilabteilung. Das Militärdetachement teilte sich in je ein Mineur- und Pionierdetachement. Der Leiter einer Feldeisenbahnabteilung war ein Eisenbahningenieur.

Die nächstfolgenden Jahre sahen diese Abteilungen wiederholt und erfolgreich zur Teilnahme an Bahnbauten verwendet. So arbeiteten sie:

1874 an der Linie Straßwalchen – Braunau und Salzburg—Tirol;

1874 an der Linie Wörgl—Bischofshofen und Chotzen—Braunau;

1875 an der Istrianer Bahn und an der Strecke Tarnów—Leluchów;

1876 an der Salzkammergut Lokalbahn;

1877 an der Budapester Verbindungsbahn und an der Herstellung des zweiten Geleises der Strecke Lupków—Vidrány.

Ihre erste kriegerische Verwendung erhielten die Feldeisenbahnabteilungen im Jahre 1878 im Okkupationsfeldzuge in Bosnien. Diese Abteilungen nahmen am Bau der Linie Dálja—Bród mit der Abzweigung Vrpolje—Šamac, ferner an der einem Neubau gleichkommenden Wiederherstellung der Linie Banjaluka—Doberlin, der späteren k. u. k. Militärbahn, tatkräftigen und erfolgreichen Anteil. Ihre hauptsächlichste Verwendung bestand im Legen des Oberbaues, bei welcher Arbeit sie tägliche Leistungen von mehr als 1 *km* aufzuweisen hatten. Nach dem Kriege erhielten sie den Betrieb der k. u. k. Militärbahn Banjaluka—Doberlin zugewiesen.

Die Vorsorgen für den Bau und Betrieb des Feldtelegraphen waren im vorhin geschilderten Zeitraum noch spärlicher als für das Feldeisenbahnwesen. Die Besorgung dieses heute auch vom militärischen Standpunkte zu ganz besonderer Bedeutung gelangten Korrespondenzmittels war damals bei der Armee im Felde gänzlich den beiden Staatstelegraphenverwaltungen übertragen. Im Frieden bestanden Telegraphenformationen in keiner Form.

Nach einem im Juni 1882 Sr. Majestät unterbreiteten Vorschlag sollte ein besonderes Regiment aufgestellt werden, das sowohl den Eisenbahndienst als auch den bis zu diesem Zeitpunkt durch die beiden Staatstelegraphenverwaltungen zu besorgenden Telegraphendienst bei der Armee im Felde zu übernehmen hatte. Das Regiment sollte sich in zwei Bataillone zu je vier Kompagnien und einen Ersatzkader gliedern; für den Feldtelegraphen waren keine Friedenskader vorgesehen, doch sollte ein Achtel des Mannschaftsstandes des Regiments im Feldtelegraphendienste ausgebildet und im Mobilisierungsfalle aus den Kompagnien

Digitized by Google

die Feldtelegraphenformationen aufgestellt werden. Als Dislokation wurde Korneuburg beantragt. Hier war der Regimentsstab und das 1. Bataillon unterzubringen, während das 2. Bataillon an die Militärbahn Banjaluka—Doberlin verlegt werden sollte.

Im Dezember 1882 wurden im Reichskriegsministerium die detaillierte Ausarbeitung der organischen Bestimmungen sowie die sonstigen umfangreichen Vorarbeiten zur Einleitung der Aufstellung des Regiments begonnen, welchen Beratungen auch der zum Regimentskommandanten in Aussicht genommene Oberstleutnant des Generalstabskorps Hugo von Schlayer zugezogen wurde.

Leider konnte dieser hervorragende Offizier die Früchte seiner aufopfernden Tätigkeit nicht mehr schauen, da er noch vor Abschluß der kommissionellen Arbeiten, am 24. Mai 1883, starb.

Mit 1. August 1883 gelangte endlich in Korneuburg der Regimentsstab, das 1. Bataillon und der Ersatzbataillonskader und gleichzeitig in Banjaluka in Verbindung mit der Direktion der Militärbahn das 2. Bataillon zur Aufstellung.

Erster Regimentskommandant war Oberstleutnant Alois Holub des Generalstabskorps.

So trat am 1. August 1883 das Eisenbahn- und Telegraphen-Regiment als jüngster Truppenkörper in den Rahmen des k. u. k. Heeres ein.

Sein Offizierskorps entstammte sowohl der Geniewaffe als auch dem Pionierregimente, der Artillerie und der Infanterie; die Mannschaft den beiden erstgenannten Waffen. Der größte Teil der Offiziere, die Mannschaft fast durchwegs, standen der neuen Dienstbetätigung fast gänzlich fremd gegenüber. Nur beim 2. Bataillon standen die Verhältnisse günstiger, dieses hatte ja bei der Militärbahn den Bau- und Betriebsdienst zu führen.

Reglements, Instruktionen, Modelle, die Feldausrüstung und vieles andere, alles mußte erst neugeschaffen werden, und zwar unter Verhältnissen, die keineswegs leicht zu nennen waren.

Das für die Besorgung des Eisenbahn- und Telegraphendienstes bei der Armee im Felde bestimmte Regiment wurde in militärischer, technischer Beziehung dem Chef des Generalstabes, in technisch-administrativer Beziehung dem Reichskriegsministerium, in militärisch-dienstlicher und militär-administrativer Beziehung aber jenen Kommanden unterstellt, bei welchen es nach der jeweiligen Ordre de bataille eingeteilt war.

Die Bewaffnung bestand aus Extra-Korpsgewehren, System Werndl, mit Stichbajonetten.

Von dem Friedensstande einer jeden Kompagnie waren 18 Männer im Telegraphendienste ausgebildet, ebenso auch ein Teil der Einjährig-Freiwilligen.

Wenn auch das erste Jahr naturgemäß in erster Linie den Vorarbeiten für ein gedeihliches Wirken des Regiments galt, war doch außer den Kasernen und den leeren Übungsplätzen nichts vorhanden, so wurde doch gleichzeitig durch Aktivierung von entsprechenden Kursen und Schulen in den Wintermonaten für eine halbwegs brauchbare theoretische Vorbildung vorgesorgt. Auch wurde keine Gelegenheit verabsäumt, welche geeignet schien, dem jungen Regimente die Sammlung praktischer Erfahrungen zu ermöglichen. So finden wir bereits im Jahre 1884 ein Detachement am Bau der Lokalbahn Bisenz—Gaya in Mähren beteiligt. Diese Abteilung wurde hauptsächlich zum Legen des Oberbaues und zum Montieren einzelner eiserner Brücken verwendet.

Die Einrichtung des technischen Übungsplatzes war schließlich zu Beginn des Sommers 1884 so weit vorgeschritten, daß mit der regelmäßigen praktischen Ausbildung der Kompagnien begonnen werden konnte.

Zur Ausbildung im Eisenbahnbetriebsdienste wurde die Mannschaft des 1. Bataillons turnusweise der Militärbahn Banjaluka—Doberlin zugeteilt; um jedoch eine größere Anzahl an ausgebildeten Lokomotivführern und Heizern zu erhalten, wurden einzelne Leute zu den östlichen Staatsbahnen (Linie Neu-Sandez—Zagorz) kommandiert.

Die bei den Kompagnien durchgeführte Ausbildung im Feldtelegraphendienste erfuhr durch eine größer angelegte feldgemäße Telegraphenübung im Raume Tulln—Neulengbach—Triestingtal eine praktische Anwendung. Diese Übungen erfolgten sodann Jahr für Jahr in immer größerer Ausdehnung.

Die ersten größeren Übungen feldmäßigen Charakters, welche im Jahre 1884 stattfanden, umfaßten außer der früher erwähnten Telegraphenübung noch den Bau einer normalspurigen Eisenbahnstrecke auf dem Territorium der im Bau begriffenen neuen Schießstätte; im Zuge dieser Trasse befand sich ein 141 *m* langes hölzernes Eisenbahnprovisorium über den sogenannten Schneiderschen Grund. Die Bauzeit dieser Brücke — drei Tage — muß noch heute als eine sehr kurze bezeichnet werden.

Um die Ausbildung sämtlicher Kompagnien des Regiments einheitlicher zu gestalten, wurden der Stab des bei der Militärbahn Banjaluka—Doberlin befindlichen 2. Bataillons sowie zwei Kompagnien desselben nach Korneuburg verlegt und gleichzeitig die Direktion dieser Bahn vom 2. Bataillonskommando endgültig getrennt. Die zum Bahndienste verwendeten Kompagnien sollten nach je zwei Jahren durch andere abgelöst werden.

Zur Entwicklung und Vervollkommnung des Feldtelegraphendienstes wurde verfügt, daß vom Monate März des Jahres 1885 an nicht mehr einzelne Leute der Kompagnien, sondern die ganzen Kompagnien im Telegraphendienste auszubilden seien; die Schulung der Feldtelegraphisten erfolgte naturgemäß nach wie vor in der Telegraphenschule.

Im Jahre 1885 führte das Regiment seine beiden ersten großen Trassierungsübungen für Vollbahnen aus, und zwar im Frühjahre von Korneuburg nach Ernstbrunn und im Herbste als Fortsetzung von letztgenanntem Orte durch das Tal des Rußbaches nach der Station Schleinbach

Digitized by Google

(St.-E.-G.) und führte auch den Bau der Dampftramwaylinie Wien—Stammersdorf durch.

Das Jahr 1886 brachte die erste Inspizierung des Regiments durch Se. Majestät den Kaiser.

Dieses Jahr leitete aber auch zwei neue wichtige Ausbildungszweige für das Regiment ein: es brachte die ersten Versuche mit der transportablen Feldbahn sowie jene mit zerlegbaren eisernen Kriegsbrücken. Überdies wurden noch vielfältige Versuche in bezug auf eine beschleunigtere Art der Verlegung des Eisenbahnoberbaues vorgenommen.

Im Jahre 1886 begann auch die jährliche Abkommandierung einer Kompagnie zur Militärbahn Banjaluka—Doberlin, um an dieser jedesmal durch mehrere Monate Auswechslungsarbeiten am Oberbau vorzunehmen.

Die im Jahre 1886 erfolgreich begonnenen Versuche mit verschiedenen Systemen der flüchtigen Feldbahnen führten im Jahre 1887 die Entscheidung zugunsten des Systems Dolberg herbei. Dieser Entscheidung ging der feldmäßige Bau einer längeren Versuchsstrecke voraus, in deren Zuge auch zwei größere Feldbahnbrücken hergestellt wurden.

Die beiden folgenden Jahre — 1888 und 1889 — bedeuten eine wichtige und erfolgreiche Periode im Entwicklungsgange unseres Regiments. Als die wichtigsten Ereignisse dieses Zeitabschnittes seien erwähnt: die Vervollkommnung des Kriegsbrückenwesens, die Ausgestaltung bezw. Einführung eines einheitlichen Materiales für die flüchtige Feldbahn sowie wesentliche Fortschritte im Ausbau der Organisation derselben, die weitere Ausgestaltung des Feldtelegraphenwesens und schließlich die Errichtung des Betriebsdetachements St. Pölten—Tulln.

In diese Zeit fällt auch eine vielfache Betätigung einzelner Teile des Regiments an Bahnbauten permanenten und feldmäßigen Charakters, Arbeiten, welche die Eisenbahnerfahrung des jungen Regiments wesentlich gefördert haben.

Zur weiteren technischen und organisatorischen Ausgestaltung der flüchtigen Feldbahn trug sehr wesentlich die im Sommer 1888 bei Olmütz durchgeführte erste größere feldmäßige Übung bei. Der Bau der zirka 20 *km* langen Linie begann nach einer zweitägigen Einrichtungsarbeit am 10. September; an diesem Tage wurden 8 *km* bis Grügau, am 11. 8 *km* bis Brodek vorgelegt. An beiden Tagen herrschte sehr schlechtes Wetter. Die Linie wurde am 12. und 13. September betrieben. In der Nacht auf den 16. wurde noch die 4 *km* lange Strecke bis Roketnitz ausgeführt und die gesamte Linie schließlich in der Zeit vom 16.—19. rückgebaut.

Im nächsten Jahre erfolgte eine zweite ähnliche größere Übung bei Przemysl in Galizien. Bei dieser Übung sollte der Transport des Feldbahnmateriales auf der Vollbahn in größerem Umfange erprobt werden. Hiezu wurde das Material von Przemysl auf Zügen der Vollbahn nach Mosciska überführt, von welchem Orte aus die Feldbahn dann über Malnów, Krakowiec nach Kochanówka — zirka 25 *km* — vorgelegt wurde. Die Strecke kam nach kurzem Betriebe wieder zum Abbruch.

Mit 1. Jänner 1889 erfolgte die Aufstellung des Telegraphenersatzkaders und die Systemisierung eines eigenen Standes für die Telegraphenschule. Als Baumannschaft für den Feldtelegraphen wurden überdies Ersatzreservisten bestimmt, so daß die Eisenbahnkompagnien von diesem Zeitpunkte an der Ausbildung der Telegraphenbaumannschaft enthoben waren. Auch wurde beim Regimente ein Kavallerietelegraphenkurs errichtet, welcher jedoch noch im Oktober 1889 mit wesentlich erhöhtem Stande nach Tulln verlegt wurde.

In den Jahren 1888 und 1889 nahmen Detachements des Regiments an folgenden Bahnbauten teil: Schleppbahn am Gubácser Hoter bei Budapest, Schleppbahn Felixdorf—Steinfeld, Schleppbahnen im Rayon der Festung Przemysl, schmalspurige Waldbahn nächst Kis-Tapolcsány und Industriebahn Komoran—Horowitz, welch letztere Bahn von der 3. Kompagnie vom ersten Spatenstiche an allein und vollständig ausgeführt wurde.

Der Herbst des Jahres 1889 brachte noch die Entscheidung über die Ausrüstung des Regiments mit der Eisenbahnkriegsbrücke und endlich über die Aufstellung eines dritten Bataillons.

In den Zeitabschnitt 1890—1893 fällt vor allem der endgiltige organisatorische Ausbau der flüchtigen Feldbahn und die Systemisierung der vom Budapester Ingenieur Kohn konstruierten zerlegbaren Brücke als Eisenbahnkriegsbrücke.

In den Jahren 1890 und 1892 wurde je eine große Übung im Bau der flüchtigen Feldbahn vorgenommen, und zwar im ersteren Jahre bei Rzeszów, im letzteren bei Przemysl. Bei dem Vorlegen des Geleises für die beiden je zirka 60 *km* langen Feldbahnlinien wurden Tagesleistungen bis zu 15 *km* erzielt.

Auf dem Gebiete des Eisenbahnbrückenbaues wurde eine weitere Erprobung des zerlegbaren eisernen Montierungsträgers, System Herbert, und schließlich auch die Erprobung der Eisenbahnkriegsbrücke als Schiffsbrücke durchgeführt; diesen Versuchen schlossen sich noch solche an, welche die Vergrößerung der Spannweiten durch Aufbringung einer dritten Etage zum Gegenstand hatten. Die Einrichtung einer eigenen, nach dem Muster der bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn durch den Ingenieur Fillunger aufgestellten Schule zur Vorbereitung der Mannschaft für die Ausübung des exekutiven Verkehrsdienstes und endlich die Anlage einer mustergiltig zu nennenden, reichhaltigen Modellensammlung wurde in dem gleichen Zeitabschnitte vorgenommen.

In derselben Zeit nahmen an Verwendungen außerhalb des Regiments mehrere Detachements teil, und zwar an den jährlich vorgenommenen Auswechslungsarbeiten am Oberbau der Militärbahn Banjaluka—Doberlin, am Bau der Lokalbahn Laibach—Stein, eines Bremsberges bei Weißenbach an der Triesting, der Stadtbahn in Banja-

Digitized by Google

luka sowie an der Trassierung der Bahnlinie Bischoflak—Görz.

Auch das Feldtelegraphenwesen kannte keinen Stillstand. Dasselbe erhielt eine wesentliche Förderung durch die Einführung der optischen Telegraphie und der hiezu dienenden Apparate.

Die kommenden Jahre brachten nebst einer zielbewußten Ausgestaltung und Festigung des bisher Geschaffenen, vor allem eine mehrfache und erfolgreiche Verwendung von Teilen des Regiments außerhalb Korneuburgs. Die Hochwasserkatastrophen der Jahre 1897, 1899 und 1903 boten unserem Regimente Gelegenheiten, zu zeigen, daß es für die Stunde der Gefahr wohl vorbereitet und dieser auch gewachsen ist.

Am 2. August 1897 wurden die 2. und 8. Kompagnie in das Salzkammergut entsendet. Beide Kompagnien wurden, da die Westbahn ab Amstetten unterbrochen war, über Budweis nach Linz und von dort die 2. Kompagnie nach Ebensee, die 8. Kompagnie nach Vöcklabruck befördert. Die 2. Kompagnie fand die Strecke Ebensee—Ischl an sieben Stellen in wechselnden Längen unterbrochen; sie arbeitete von Ebensee ausgehend an der Wiederherstellung dieser Strecke. Die 8. Kompagnie erneuerte in der Zeit bis zum 7. August einen großen Teil des zerstörten Dammes der Strecke Vöcklabruck—Kammer und entsendete zum gleichen Zwecke ein Detachement nach Frankenmarkt. Am 7. August marschierte die Kompagnie nach Ischl, arbeitete sodann an den früher erwähnten Zerstörungen der 2. Kompagnie entgegen. Nach angestrengtester, bis zu 22 Stunden gesteigerter Arbeitszeit gelang es, die Bahn am 10. August fahrbar zu machen, an welchem Tage auch der Hofzug Sr. Majestät des Kaisers und Königs, welcher in Ischl zum Sommeraufenthalt weilte, die Strecke passierte.

Am 11. August wurden die beiden Kompagniekommandanten und die meisten Offiziere der Kompagnien von Sr. Majestät in Audienz empfangen und hiebei den Arbeiten der Kompagnien die Allerhöchste Anerkennung in den gnädigsten Worten gezollt.

Am selben Tage ging die 8. Kompagnie nach Lambach zur Wiederherstellung der Traunbrücke der Linie Lambach—Gmunden ab. Diese eiserne Brücke war durch Unterwaschung des linken Landpfeilers gänzlich zerstört worden; deren Eisenkonstruktion wurde etwa 100 *m* von den Fluten abwärts getragen und ragte noch zum Teile aus den Wellen hervor. Am linken Ufer schloß die Trasse mit einem 9 *m* hohen Damm an die Brücke an. Es wurde sogleich zum Bau eines Brückenprovisoriums mit hölzernen Unterlagen und aus 10 *m* langen Walzeisenträgern gebildeten Tragwerk geschritten, dabei die Brückenachse um 9 *m* stromabwärts verlegt und die Nivelette zur Verringerung der Konstruktionshöhe um 3 *m* gesenkt. Die 8. Kompagnie leitete den Bau ein und begann ihn vom linken Ufer. Am 19. August traf auch die 2. Kompagnie ein. Die Arbeiten waren infolge des noch immer hohen Wasserstandes, der großen Wassergeschwindigkeit und der bedeutenden Jochhöhe ungemein erschwert. Trotz dieser Schwierigkeiten wurde die Brücke am 14. September fertiggestellt; die am nächsten Tage durchgeführte Probebelastung verlief befriedigend.

Dieser Brückenbau, der unter den schwierigsten Umständen und in einer verhältnismäßig sehr kurzen Zeit beendet wurde, fand die rückhaltloseste Anerkennung aller, die zu seiner Beurteilung berufen waren; er trug auch viel zur Wertschätzung der Eisenbahntruppe in jenen Kreisen bei, welche dieser Truppe bis dahin ferne standen.

Das Hochwasser dieses Jahres, wie auch des Jahres 1899 verursachte aber auch das rettende und bergende Eingreifen von Teilen des Regiments an anderen Orten. Bei Stockerau, bei Langenzersdorf und beim Schliefbrückel bei Korneuburg arbeiteten zahlreiche Detachements des Regiments am Schutze der schwer bedrohten Dämme. Die rasche und tatkräftige Hilfeleistung durch aufopfernde Tag- und Nachtarbeit wurde mit einem vollen Erfolg gekrönt, indem weite Strecken blühenden Landes von der Vernichtung bewahrt blieben.

Am 15. September 1903 um 2 Uhr nachmittags wurde das 2. Bataillon auf Grund einer vom Reichskriegsministerium herabgelangten telephonischen Verfügung zu Wiederherstellungsarbeiten an der durch Wolkenbrüche an mehr als 20 Stellen zerstörten Bahnlinie Tarvis—Pontafel befohlen, zu welchem Zwecke es noch am selben Abend nach Tarvis abzugehen hatte, wo auch die Ankunft am 16. September um 9 Uhr früh erfolgt ist.

Die an Ort und Stelle eingeholten Erkundigungen ergaben, daß die Linie bis zur Station Uggowitz fahrbar, von den an der Bahn gelegenen Ortschaften nur Malborghet und Lußnitz belagfähig seien und daß im Kanaltale, welches die Bahn der Hauptsache nach durchzog, bereits Mangel an Lebensmitteln herrsche. Daraufhin wurden nach entsprechender Sicherstellung der Verpflegung, der Lagerdecken, des Strohes u. dgl. die 6. und 8. Kompagnie in Malborghet, die 5. und 7. Kompagnie in Lußnitz untergebracht.

Die vorgenommene Rekognoszierung ergab, daß die Arbeitskräfte des Bataillons zur Bewältigung der Riesenarbeit nicht genügten, weshalb zur Anwerbung von zirka 3000 Zivilarbeitern geschritten werden mußte. Das Bataillon erhielt hauptsächlich die Brückenbauten sowie jene Arbeiten zugewiesen, welche zu ihrer Durchführung professionelle Kenntnisse erforderten, während die Zivilarbeiter meist Erdarbeiten u. dgl. zugeteilt erhielten.

Die Arbeiten wurden den Kompagnien wie folgt zugewiesen.

5. Kompagnie. Herstellung eines Fußsteiges bei Lußnitz und Erdarbeiten an den Muren bei dieser Station; Beseitigung der Dammbrüche bei Kilometer $424^5/_6$ und $426^1/_2$, Freilegung des vermurten Parabelträgers bei Kilometer $424^5/_6$ und der Weichen der Station Lußnitz;

Digitized by Google

schließlich Mitwirkung bei der Wiederherstellung des Tschalavywehres.

6. Kompagnie. Erdarbeit an den Muren bei der Haltestelle Malborghet sowie Herstellung eines Fußsteiges längs der Strecke von Kilometer 420—418; die Durchführung von Felssprengungen, Bau eines Eisenbahnprovisoriums, 30 *m* lang, bei Kilometer $419^1/_4$ und eines solchen von 20 *m* Länge bei Kilometer $420^2/_3$.

7. Kompagnie. Anfänglich gemeinsam mit der 5. Kompagnie in und bei der Station Lußnitz, sodann Wiederherstellung eines 126 *m* langen, im Durchschnitt 8 *m* tiefen Dammrisses bei der Station Leopoldskirchen, Legen des Geleises auf den wiederhergestellten Damm. Schutzarbeiten an letzterem und schließlich Aushebung einer Künette im Bette der Fella, um den Flußlauf von dem neugeschütteten Damme abzulenken.

8. Kompagnie. Herstellung eines 10 *m* langen, 1 *m* hohen Holzprovisoriums bei Kilometer 416·6; Erbauung eines 80 *m* langen, 3·5 *m* hohen Schuttgerüstes für beladene Lowries bei Kilometer $417^1/_2$; Bau eines 22 *m* langen, 5 *m* hohen Eisenbahnprovisoriums bei Kilometer 417·2 und eines solchen von 50 *m* Länge und 12 *m* Höhe am Tschalavaywehr; schließlich Verlegung der Linie bei Kilometer $418^2/_5$ und Herstellung eines 16 *m* langen und zirka 3 *m* hohen Provisoriums in diesem Streckenteil.

Werkzeug und Baumaterial mußten unter den schwierigsten Verhältnissen, oft durch Tragen, zu den Baustellen geschafft werden. Piloten, Kappen u. dgl. mußten aus selbstgefälltem frischen Holz gewonnen werden. Zugänge zu den Arbeitsstellen gab es nicht, sie wurden in den meisten Fällen erst durch die Herstellung von neuen Wegen oder Stegen geschaffen.

Trotz aller dieser Schwierigkeiten konnte die provisorisch wiederhergestellte Strecke am 7. Oktober dem Verkehr übergeben werden. Das Bataillon sammelte sich an diesem Tage um 2 Uhr nachmittags in Uggowitz und wurde von hier nach Korneuburg befördert, wo es am 8. Oktober mittags eintraf.

Die vorgeschilderten Arbeiten zeigen deutlich, was das Regiment leistet. Größere und kleinere Brücken, in der Geraden, im Bogen, meistens auch im starken Gefälle liegend, auf Böcken oder Pilotenjochen erbaut; Erdarbeiten, Uferschutzbauten aus Stein und aus Holz, Bekleidungsarbeiten, Steinbrecharbeiten, Sprengungen von Stein, Fällen von Bäumen, Arbeiten an der Regulierung des Flußlaufes, Oberbauarbeiten, Aussteckarbeiten, die Aufnahme von Querprofilen, ja selbst die Feldbahn wurde verwendet; — kurz, es gäbe nur wenige Zweige des technischen Dienstes noch zu nennen, die hier nicht gefordert werden mußten. Daß die in vier Wochen geleistete Arbeit auch Wert besaß, dafür bürgt die Tatsache, daß einzelne der vom Bataillon hergestellten Bauten noch heute, also nach mehr als vier Jahren ihres Bestandes, den vollen Betrieb einer Hauptbahn standhalten.

Auch das begonnene dritte Jahrzehnt kann Fortschritte auf den wichtigsten Gebieten aufweisen. So wurde der im Jahre 1896 begonnene Versuch, Pfeiler aus dem Materiale der Eisenbahnkriegsbrücke zu montieren, mit Eifer fortgesetzt und zu einem brauchbaren Abschluß geführt. Die Ausführung eines Vollbahntrajektes auf dem Donaustrom, die Erbauung einer Eisenbahnkriegsbrücke in einem scharfen Korbbogen und deren Betrieb, dann die mit Erfolg durchgeführten Versuche, die Kriegsbrücke freitragend zu montieren, zeigten neue Möglichkeiten, selbst besonders schwierige Aufgaben auf dem Gebiete des Brückenbaues brauchbar lösen zu können.

In diese Zeit fielen auch die Versuche mit der Umgestaltung der flüchtigen Feldbahn für den Lokomotivbetrieb. Die durchgeführten Versuche sowie die im Anschlusse an diese vorgenommenen Bau- und Betriebsübungen haben ergeben, daß unsere Armee mit der Einführung der Lokomotivfeldbahn ein rasch zu aktivierendes, leistungsfähiges und verläßliches Transportmittel erhielt.

Das Feldtelegraphenwesen wurde durch Einführung der drahtlosen Telegraphie sowie der lautsprechenden Telephone erweitert.

Das Regiment hat aber auch bewiesen, daß es nicht allein Bahnen und Telegraphenlinien zu bauen versteht, sondern auch, daß es solche gegebenenfalls selbst unter ganz besonders schwierigen Verhältnissen betreiben kann. Zeugnis von diesem Können legen die Leistungen ab, welche Abteilungen des Regiments im Jahre 1904 gelegentlich der provisorischen Betriebsführung auf den königlich ungarischen Staatsbahnen aufzuweisen hatten.

Am 20. April 1904, nachmittags, wurde über ein kurzes Aviso des Reichskriegsministeriums sämtliche im Eisenbahnbetriebsdienste ausgebildete Mannschaft des Regiments, in eine Kompagnie formiert in Marschbereitschaft gesetzt. Am kommenden Tag vormittags langte bereits der Marschbefehl ein und die Kompagnie ging über N.-Kanizsa nach Budapest ab, wo sie am 22. April morgens eintraf. Das Personal wurde nach einem bestimmten Schlüssel auf den Ost- und Westbahnhof verteilt und hatte sofort mit der Einleitung des Zugsverkehres zu beginnen, da die ersten Züge, je ein Schnellzug nach Bruck an der Leitha und Arad schon nachmittags, beide um 2 Uhr 15 Minuten, abzugehen hatten.

Diese Einleitungsarbeiten waren sehr umfangreich, denn das Bahnpersonal hatte beim plötzlichen Einstellen des Betriebes alles liegen und stehen gelassen, wie es gerade war und die Bahnhofsanlagen fast vollzählig verlassen. Die Mannschaft besaß weder Ortskenntnis, noch fand sie auch leicht jemanden, der sie zurechtwies. Die Geleise waren verstellt, die Maschinen kalt und nicht ausgerüstet, der Wagenpark in chaotischer Unordnung, Signalmittel fehlten. Die Mannschaft, die einen an Aufregungen und Strapazen reichen Tag sowie eine schlaflose Nacht hinter sich hatte, brachte es trotzdem zuwege, daß die beiden Züge zeitgerecht zur Abfahrt bereit standen. Sie fuhren auch pünktlich und mustergültig aus der Halle.

Digitized by Google

Mußte man die Schwierigkeiten in den beiden Bahnhöfen groß nennen, so wurden sie doch noch durch jene auf der Strecke bedeutend übertroffen. Die Strecken, fast sämtliche Stationen waren vom Personale verlassen, die telegraphische Korrespondenz, wie überhaupt jedwede Verständigungen war unmöglich, Distanzsignale, Einfahrtssemaphore auf „Verbot der Einfahrt“ gestellt, Wegschranken offen, Weichen unbedient und unbewacht; die Geleise mußten wiederholt gewechselt werden, da das richtige Geleise durch Wagen verstellt war; die Züge erhielten irreführende Signale usw. Also lauter Dinge, die an die Kaltblütigkeit und Entschlossenheit des Lokomotiv- und Zugsbegleitungspersonales die höchsten Anforderungen stellen, besonders wenn sie, wie im vorliegenden Falle, den ersten Schnellzug in ihrem jungen Leben, mit ihnen wenig bekannten Maschinen, auf gänzlich unbekannter Strecke, wenn auch unter Begleitung eines streckenkundigen Beamten, fuhren. Und doch langte der erste Zug in Bruck an der Leitha nur mit einer Verspätung von 15 Minuten und im weiteren Verlaufe in Wien pünktlich an.

Die vorgeschilderten Verhältnisse herrschten, in stellenweise noch erhöhtem Maße, auf fast allen vom Regimente eröffneten Strecken. Man fand selbst Mittel angewendet, welche ohne die rühmenswerte Kaltblütigkeit und Umsicht der Mannschaft unfehlbar schwere Unglücksfälle herbeigeführt hätten. In der Nacht vom 22. auf den 23. April trafen weitere sechs Kompagnien des Regiments in Budapest ein; auch wurden von anderen Truppenkörpern betriebsdienstkundige Leute dem Detachement zugeteilt. So konnte nun energisch an die Eröffnung aller von Budapest ausgehenden Linien geschritten werden. Dem Detachement gelang es vollständig, die ihm gewordene Aufgabe, das ist die Einleitung geregelter Verhältnisse zu ermöglichen, zu lösen. Die Mannschaft hat sich hiebei durch Sachkenntnis, Kaltblütigkeit, Umsicht und Entschlossenheit derart hervorgetan, daß mehrere derselben einer Allerhöchsten Auszeichnung würdig befunden wurden.

So kann das schöne Regiment stolz auf die ersten 25 Jahre seines Bestandes zurückblicken. Seine Leistungen geben dem Vaterlande die Gewähr, daß es auch im Kriegsfalle seine Pflicht tun und die Aufgaben voll erfüllen werde, die ihm im Interesse der Schlagfertigkeit der Armee obliegen.

Fünfzigjähriges Betriebsjubiläum der Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

Am 20. Mai l. J. waren 50 Jahre seit der Eröffnung des Betriebes auf der Aussig-Teplitzer-Eisenbahn verstrichen. Aus diesem Anlasse hat die Verwaltung der genannten Bahn eine umfangreiche mit den Bildern der Präsidenten des Verwaltungsrates, sowie der Direktoren geschmückte Denkschrift herausgegeben, welche ein wichtiges Kapitel der Geschichte der österreichischen Eisenbahnen darstellt. Diese Denkschrift beginnt mit einer Schilderung der Gründung im Jahre 1855, zu welcher Dr. Stradal, Advokat in Teplitz, die Anregung gegeben hatte. Trotz der Schwierigkeiten, die sich der Finanzierung entgegenstellten, wurde die Strecke Aussig—Teplitz am 20. Mai 1858 für den Personen- und am 8. Juli 1858 für den Güterverkehr eröffnet. Ursprünglich bestand auch der Plan, die längs der projektierten Linie gelegenen Braunkohlenlager in den Bereich der Tätigkeit der Gesellschaft einzubeziehen, doch diese Absicht wurde bald fallen gelassen. Der riesige Aufschwung des Verkehrs auf diesem kleinen Netze geht aus folgenden Angaben hervor: In den Jahren 1858 und 1859 genügten fünf Züge in beiden Richtungen zur Bewältigung des gesamten Personen- und Güterverkehres. Im Jahre 1859 wurden 149.661 Personen und 166.700 *t* Güter befördert, im Jahre 1882 gelangten bei einem täglichen Verkehre von 10 Personen- und 30 Güterzügen in jeder Richtung 839.430 Personen und 3,870.107 *t* Güter zum Transporte; der Personenverkehr wies sonach innerhalb der ersten 25 Betriebsjahre eine 5½fache, der Güterverkehr eine 23fache Steigerung auf. Im Jahre 1907 verkehrten auf der Hauptlinie Aussig—Komotau einschließlich der Bielatalbahn und Dux-Schwazer Verbindungsbahn durchschnittlich 33 Personen- und 115 Güterzüge, auf der Lokalbahn Teplitz—Reichenberg 19 Personen- und 35 Güterzüge täglich, womit 4,497.719 Personen und 11,928.109 *t* Güter befördert wurden (30% bezw. 73% Steigerung seit der Betriebseröffnung). Den Gesamteinnahmen des Jahres 1859 von K 368.910 stehen jene des Jahres 1907 mit K 21,338.781 (einschließlich Lokalbahn Teplitz—Reichenberg) gegenüber und die Gesamtausgaben sind von K 236.866 im Jahre 1859 auf K 12,835.522 im Jahre 1907 gestiegen. Der Betriebskoeffizient (Prozent der Ausgaben ohne Steuern) des alten Netzes betrug im ersten Betriebsjahre 40·02%, im Jahre 1882 38·94% und im Jahre 1907 37·14%, somit durchschnittlich während des 50jährigen Betriebes 39·85%. Der Betriebskoeffizient der Lokalbahn Teplitz—Reichenberg dagegen belief sich im Jahre 1901, dem ersten Betriebsjahre, auf 100·18% und im Jahre 1907 auf 79·56%, sonach im Durchschnitte auf 89·73%. Der Betriebskoeffizient des Gesamtnetzes bezifferte sich im Jahre 1907 mit 44·01%.

Die alte Klage der Privatbahnen über die übermäßig hohe Besteuerung kommt in dieser Denkschrift beredterweise zum Ausdrucke. Die Gesamtsumme, welche während des 50jährigen Bestandes der Aussig-Teplitzer Eisenbahn an Staatssteuern samt autonomen Zuschlägen, Stempeln und Taxen für das alte Netz und die Lokalbahn geleistet wurde, beziffert sich mit K 39,084.369. Schon diese Ziffer allein, welche das rund 38 Mill. Kronen betragende Aktienkapital übersteigt und höher ist als das Drittel der bisher gezahlten Dividenden, läßt erkennen, wie ausgiebig die Privatbahnen in Österreich zur Besteuerung herangezogen werden.

Mit der angeführten Abgabensumme von K 39,084.369 erscheinen die Leistungen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn an den Staat keineswegs erschöpft. Nach dem im Jahre 1893 geschlossenen Protokollar-Übereinkommen nimmt der Staat an dem Reingewinne der Gesellschaft teil, u. zw. erhält er ein jährliches Pauschale von K 200.000 für den Anteil der Aussig-Teplitzer Eisenbahn an den Gemeinschaftsverkehren sowie 50% des K 4,800.000 übersteigenden Reinerträgnisses. Aus diesem Titel sind dem Staate bis Ende 1907 insgesamt K 8,229.438 zugeflossen.

Der Hauptzweck der Linie Aussig—Teplitz, die Kohle aus den zwischen diesen Städten gelegenen Bergwerken rasch an die Elbe zwecks Verschiffung zu schaffen, ist vollständig erreicht worden. Mit der bereits im Jahre 1858 fertiggestellten Schleppbahn am Elbeufer wurde gleichzeitig für die Verladung von Bahn zu Schiff der erste Umschlagplatz in Österreich an einem schiffbaren Flusse geschaffen. Im ersten Jahrzent wurden bis 300,000 *t*, im zweiten bis 350,000 *t*, im dritten bis 1,560.000 *t*, im vierten bis 1,718.000 *t* und im fünften Jahrzehnt bis 1,960.000 *t*

Digitized by Google

umgeschlagen, wodurch eine wiederholte Ausgestaltung der Elbe-Schleppbahn sowie des Rangierbahnhofes in Aussig notwendig wurde. Die Wagenbeistellung für den Elbeverkehr betrug im Jahre 1860 rund 10.000 Wagen, im Jahre 1907 hingegen 146.654 Wagen, woraus wieder das schnelle Anwachsen des Kohlenverkehres erhellt. Die jährliche Umschlagsmenge in Aussig mit rund 2,000.000 *t* betrug im Jahre 1906 ungefähr die Hälfte des Gesamtverkehres auf der österreichischen Elbestrecke von Melnik bis zur böhmisch-sächsischen Grenze. Es wurden im Jahre 1906 auf der Elbe rund 4,160.000 *t* Güter befördert, während die gesamte Ein-, Aus- und Durchfuhr in Triest in dem gleichen Jahre bloß 2,592.000 *t* erreichte.

Der Aussiger Rangierbahnhof war die erste Anlage in Österreich, bei welcher das vordem nur in England eingeführte Rangieren der Wagen mittels geneigter Ablaufgeleise zur Anwendung gelangte. Auf diesem Rangierbahnhofe ist gleichfalls zum ersten Male in Österreich eine Zentral-Weichenstellanlage im Jahre 1876 ausgeführt worden. Außerdem bestehen noch im Brüxer Schleppbahnnetze zwei bedeutende Rangieranlagen und solche geringeren Umfanges in Karbitz, Mariaschein, Paredl und Tschausch. Das Schleppbahnnetz umfaßte mit Ende 1907 insgesamt 111 Flügelbahnen mit einer Gesamtlänge von 79·161 *km*, darunter 67 Kohlenschleppbahnen.

Es fehlt hier der Raum, um alles Wissenswerte aus dieser Denkschrift anführen zu können; es sollen daher im weiteren nur die wichtigsten Kapitel mit einer kurzen Inhaltsangabe aufgezählt werden. Da ist zunächst der Abschnitt über die Konzessionsbestrebungen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn hinsichtlich jener Linien hervorzuheben, welche später von anderen Gesellschaften gebaut wurden (Prag—Dux, Preschen—Laun—Kanowa, Aussig—Tetschen, Neratovic—Nimburg). Die beabsichtigte Fusionierung mit der Dux-Bodenbacher Eisenbahn findet sodann eine eingehende Schilderung. Nach einer Darstellung der Kapitalsverhältnisse sowie der Bestimmungen des staatlichen Heimfallrechtes und der Einlösung folgt eine Aufzählung aller technischen Fortschritte während des 50jährigen Bestandes der Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Abgesehen von den bereits erwähnten großen Hafen- und Rangieranlagen sowie der zahlreichen Kunstbauten auf der Strecke Teplitz—Reichenberg und der Einführung moderner Zugbeleuchtung wird auch der übrigen zeitgemäßen Neuerungen und Verbesserungen gedacht. Mit der im Jahre 1906 erfolgten Anschaffung von Heißdampflokomotiven mit 80 *km* Stundengeschwindigkeit ist auch der Zugförderungsdienst auf die Höhe der Zeit gebracht worden.

Den Aktionären, die dem Unternehmen vom Beginn an treu geblieben waren, flossen reiche Erträgnisse zu. Das Nominale der Aktien, die ursprünglich auf 200 fl. C.-M. = 210 fl. ö. W. lauteten, wurde 1889 auf 300 fl. und 1893 auf fl. 500 erhöht, ohne daß die Aktionäre irgend eine Aufzahlung zu leisten hatten. In beiden Fällen wurde die Erhöhung des Aktienkapitals aus den Barmitteln der Gesellschaft bestritten. Die erste Dividende betrug K 10½, stieg rasch in die Höhe und erreichte in den Jahren 1894—1900 den Betrag von K 150; erst in den nächsten Jahren sank die Dividende infolge der Betriebseröffnung der Lokalbahn Teplitz-Reichenberg auf K 80, worauf eine allmähliche Besserung bis zu K 130 im Jahre 1907 eintrat. Aber es hat im Anfange auch für das alte Netz schwere Zeiten gegeben; die finanziellen Schwierigkeiten waren im Jahre 1861 so groß geworden, daß die Gesellschaft sich entschließen mußte, 135 neu angeschaffte Güterwagen an die Staatseisenbahn-Gesellschaft gegen Barzahlung zu verkaufen. Erst durch das Eingreifen der Allgemeinen deutschen Kreditanstalt in Leipzig, deren damaliger Leiter den inneren Wert des bedrängten Unternehmens erkannte, und die Übernahme des ersten Prioritätenanlehens durchführte, war der Bestand der Aussig-Teplitzer Eisenbahn gesichert worden. Das Kriegsjahr 1866 brachte eine lange Einstellung des Betriebes und einen großen Ausfall an Einnahmen, wofür die Staatsverwaltung eine Pauschalentschädigung von K 60.000 leistete. Die im Jahre 1895 in Brüx eingetretene Schwimmsandkatastrophe hatte gleichfalls sehr nachteilige Folgen für den Betrieb.

Die Denkschrift schließt mit den Worten: „Mit stolzer Befriedigung durfte gewiß heute nach Verlauf von 50 arbeitsreichen und oft auch sorgenschweren Jahren die in mehr als einer Richtung interessante Entwicklungsgeschichte unseres gesellschaftlichen Unternehmens, welche ein treues Spiegelbild mühevoller, rastloser Arbeit bildet, zum Gegenstande eingehender Betrachtungen gemacht werden. Das einstige Sorgenkind, welches in den ersten Lebensjahren mit dem Aufgebote zäher Ausdauer und Aufopferung gehegt und gepflegt werden mußte, um es über drohende Gefahren heil hinüberzuleiten, hat dank der ihm von Natur aus innewohnenden gesunden Lebenskraft die mannigfachen schweren Krisen glücklich überstanden und ist heute in ungeahnter Weise gediehen und erstarkt.

Nicht als reife Frucht sind den Pfadfindern und Gründern unseres Unternehmens die Erfolge so ohne weiteres in den Schoß gefallen — es bedurfte vielmehr überzeugungsvollen Mutes und langwieriger, nie erlahmender Arbeit der Verwaltung und des gesamten Personales, um all die Hindernisse, welche sich der Erreichung des vorgesteckten Zieles entgegenstellten, zu besiegen und unser Eisenbahnunternehmen auf die gegenwärtige achtunggebietende Höhe zu bringen. Und das hat vor allem privater Unternehmungsgeist, private Kapitalskraft sowie private Energie und Ausdauer vermocht. Unserem gesellschaftlichen Unternehmen darf gewiß mit vollem Rechte das Verdienst vindiziert werden, industriereiche Bezirke dem allgemeinen Verkehre erschlossen und als befruchtender Faktor dem in seiner Art in Österreich vielleicht einzig dastehenden imposanten industriellen Aufschwunge unserer engeren Heimat zuerst die Wege geebnet zu haben. Damit wurde aber selbstverständlich in ganz eminentem Maße auch der kulturelle Fortschritt auf anderen Gebieten und die öffentliche Wohlfahrt gefördert. Hand in Hand mit der fortschreitenden Verdichtung des Eisenbahnnetzes im nordwestlichen Böhmen wurden viele Millionen Privatkapital in den zahlreichen hervorragenden Bergbau- und Industrieunternehmungen wagemutig investiert, welche seither insbesondere längs der Linien unseres alten Netzes entstanden sind. Die machtvolle Entwicklung aller dieser Schöpfungen privaten Schaffensdranges hat es zuwege gebracht, daß gerade diese Bezirke heute zu den steuerkräftigsten des Reiches zählen.

Die vom kaufmännischen Geiste — im besten Sinne des Wortes — geleitete Verwaltung der Aussig-Teplitzer Eisenbahn ist, der werbenden Kraft eines gesunden fortschrittlichen Unternehmungsgeistes vertrauend, immer zeitgerecht einer weitblickenden und großzügigen Investitionspolitik — allerdings auch im wohlverstandenen eigenen Interesse — gefolgt und diesem Umstande ist es wohl vor allem zu danken, daß unser gesellschaftliches Unternehmen heute nicht der Vorwurf der Rückständigkeit, sei es in welcher Richtung immer, treffen kann.

So erscheint denn wohl die Hoffnung berechtigt, daß es unserem Unternehmen bei entsprechender Wahrnehmung aller öffentlichen Interessen, so vor allem der Industrie und des Bergbaues sowie des Handels und Verkehres auch in der Folgezeit beschieden sein werde, in zielbewußtem Streben und rüstiger Arbeit aller Beteiligten weitere Erfolge zu erzielen."

CHRONIK.

Preiserteilung. Nach Prüfung der auf das Preisausschreiben vom März 1906 eingegangenen Bewerbungen hat der Preisausschuß des Vereines Deutscher Eisenbahnverwaltungen folgende Preise zuerkannt:

Digitized by Google

1. Einen Preis von Mk. 7500:

dem Zivilingenieur Herrn Wilhelm Schmidt in Cassel-Wilhelmshöhe, Gegenstand der Bewerbung: „Rauchröhrenüberhitzer für Lokomotiven."

2. Je einen Preis von Mk. 3000:

a) dem Ingenieur Herrn Johannes Grimme in Bochum, Gegenstand der Bewerbung: „Weiche mit federnden Zungen";

b) dem großherzoglich badischen Oberbaurat Herrn Kuttruff in Karlsruhe, Gegenstand der Bewerbung: „Hebebock zum Heben von Eisenbahnwagen, insbesondere von Drehgestellwagen";

c) dem königlich württembergischen Oberbaurat Herrn Kittel in Stuttgart sowie dem Ingenieur Herrn Wintergerst in Eßlingen gemeinschaftlich, Gegenstand der Bewerbung: „Heißdampftriebwagen für Eisenbahnen";

d) dem Herrn Professor Dr. Ing. Oder in Danzig-Langfuhr für das in Gemeinschaft mit dem Geheimen Regierungsrat Herrn Professor Goering in Berlin verfaßte Werk: „Anordnung der Bahnhöfe."

3. Je einen Preis von Mk. 1500:

a) dem Brückeningenieur der Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatseisenbahnen P. Joosting in Utrecht, Gegenstand der Bewerbung: „Einrichtung für ungleichartige Drehbrücken";

b) dem königlichen technischen Eisenbahnsekretär Herrn Adelsberger in Breslau, Gegenstand der Bewerbung: „Bogenfunkenfänger für Lokomotiven";

c) dem königlich württembergischen Finanzrat Herrn Enßlin in Stuttgart, Gegenstand der Bewerbung: „Das vereinfachte Güterabfertigungsverfahren";

d) dem Vorstand der königlichen Eisenbahnverkehrskontrolle II Herrn Rechnungsrat Köhler in Köln, Gegenstand der Bewerbung: „Die Abrechnung über den Güterverkehr zwischen deutschen Eisenbahnverwaltungen";

e) dem k. k. Hofrat Herrn Prof. Dr. Ernst Seidler in Wien sowie dem kaiserlichen Rat Herrn Alexander Freud in Wien für ihr gemeinschaftliches Werk: „Die Eisenbahntarife in ihren Beziehungen zur Handelspolitik";

f) dem Herrn Prof. Dr.-Ing. Oder in Danzig-Langfuhr sowie dem Herrn Dr.-Ing. Blum in Berlin für ihr gemeinschaftliches Werk: „Abstellbahnhöfe" und

g) dem königlich preußischen Regierungs- und Baurat Herrn Schelbner in Berlin für sein Werk: „Handbuch über mechanische Sicherheitsstellwerke".

Betriebsergebnisse der Buschtehrader-Eisenbahn im Jahre 1907. Die Einnahmen der Linien Lit. A betrugen K 11,367.500 (+ 524.111), die Ausgaben einschließlich der Steuern erforderten K 6.781.716 (+ 452.888), darunter für Steuern K 1.443.848 (+ 96.222), so daß sich ein Betriebsüberschuß von K 4,585.781 (+ 71.223) ergibt. Dazu kommt die Hälfte des Erträgnisses des Kohlenwerkes, das eine neuerliche Steigerung ausweist, im Betrage von K 280.760 (+ 68.131). Der Betriebskoeffizient (einschließlich der besonderen Ausgaben) berechnet sich mit 59·7% gegen 58·4% im Vorjahre. Nach Abzug des Prioritätendienstes per K 2,013.791 (+ 23.614) und einschließlich der Aktivzinsen per K 81.618 (— 70.289) beträgt der Reingewinn des A-Netzes K 2,934.401 (+ 45.451), dazu kommen K 974.131 (+ 192.308) als Überweisung von der B Linie und K 784.793 (+ 210.227) als Vortrag von 1906, zusammen Kronen 4,693.325 (+ 447.986). Davon gelangt eine Dividende von K 155 zur Verteilung, K 241.176 (— 51.218) werden an das B-Netz überwiesen, K 150.000 an den Arbeiterprovisionsfonds aus Anlaß des Regierungsjubiläums überwiesen.

Die Einnahmen der B-Linie betragen K 18,901.245 (+ 1,471.657). Die Ausgaben, einschließlich der Steuern, erforderten K 10.421.532 (+ 860.070), davon Steuern K 2,444.528 (+ 105.673), so daß sich ein Betriebsüberschuß von K 8,479.713 (+ 611.587) ergibt. Der Betriebskoeffizient beträgt demnach 55·1% gegen 54·8% im Vorjahre. Der Reingewinn des Kohlenwerkes betrug K 280.760 (+ 68.131). Die Aktivzinsen betrugen K 299.351 (+ 45.230), der Prioritätendienst erforderte Kronen 3.260.208 (+ 38.219), so daß ein Reingewinn von K 5,799.616 (+ 686.729) verbleibt, dazu kommen K 241.176 (— 51.218) Überweisung der A-Linie, K 54.224 (+ 36.217) Gewinnvortrag, zusammen K 6,095.016 (+ 671.728). Davon wird eine Dividende von K 54 gezahlt, K 974.131 (+ 192.308) werden an die A-Linie überwiesen, K 150.000 dem Arbeiterprovisionsfonds und K 200.000 dem Betriebsmaterialerneuerungsfonds zugewiesen.

Die Betriebslänge beider Netze betrug mit Ende des Jahres 1907 rund 478 *km*. An Fahrbetriebsmitteln waren vorhanden: 234 Lokomotiven, 210 Tender, 330 Personen-, 7877 Güterwagen und 9 Schneepflüge. Im Berichtsjahre wurden befördert: 3,305.978 Personen, 10.212 *t* Reisegepäck, 42.471 *t* Eilgut und 10,175.816 *t* (hievon 7,403.998 *t* Kohle) Frachtgüter, woraus Einnahmen von K 3,684.771 für den Personen-, K 766.491 für den Gepäck- und Eilgutverkehr und K 24,673.636 (80% der Gesamteinnahmen) aus dem Frachtgüterverkehre resultierten.

Die angegebenen Dividenden sind die höchsten, welche die Gesellschaft seit ihrem Bestande gezahlt hat. In den Jahren 1897 bis 1899 wurden je K 153 für die A- und je K 52 für die B-Linie gezahlt. Seither waren die Dividenden bis auf K 99·50 bezw. K 44 im Jahre 1902 gesunken, um sich dann in ununterbrochener Progression auf ihren jetzigen höchsten Stand zu erheben. Der Rechnungsabschluß hat sich über alle Erwartungen günstig gestaltet. Zu Ende des Jahres wurde ein Plus der Transporteinnahmen von K 1.200.000 ausgewiesen. In Wirklichkeit haben jedoch die Mehreinnahmen die Höhe von rund K 2,000.000 erreicht. Die Regulierung der Einnahmen der letzten beiden Monate des Jahres erbrachten allein ein Plus von K 650.000. Die Erträgnisse aus den Wagenmieten sind um rund K 124.000 gestiegen. Mehr als die Hälfte der erzielten Mehreinnahmen wurde jedoch durch die gestiegenen Betriebskosten absorbiert. Die Ausgaben inklusive Steuern haben um 1·32 Mill. Kronen mehr erfordert als im Vorjahre. Die Steuern in der Höhe von 3·88 Mill. Kronen weisen eine Erhöhung von K 202.000 auf. Unter den Ausgaben ist als Beitrag der Gesellschaft zum Pensionsfonds die Summe von K 925.000 (K 500.000 als außerordentlich und K 425.000 als ordentlicher Beitrag) verrechnet.

CLUB-NACHRICHTEN.

Veränderungen im Mitgliederstande im Monate Juni 1908.

Gestorben sind:

Die Herren wirklichen Mitglieder: Dr. Karl Freiherr von Offermann, k. k. Kommerzialrat, Handelskammervizepräsident, Mitglied des Staatseisenbahnrates in Brünn; Josef Hrdlicka, Ober-Revident der k. k. priv. österr. Nordwestbahn.

Ausgetreten sind:

Die Herren wirklichen Mitglieder: Franz Bockenheimer Ritter von Bockenheim, k. und k. Feldmarschalleutnant, Sektionschef im k. k. Ministerium für Landesverteidigung; Alois Treffenschedl, k. u. k. Hauptmann im Kriegsministerium; Dr. Karl Schreiber, k. k. Hofrat im Eisenbahnministerium; Hugo Reik, Adjunkt der k. k. priv. österr. Nordwestbahn.

Stand mit Ende Juni 1908: 2 Ehrenmitglieder, 606 wirkliche, 37 unterstützende und 3 korrespondierende Mitglieder.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten.
Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hilscher.
Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Offert-Ausschreibung.

Die Materialverwaltung der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft beabsichtigt, die Lieferung von 400 *q* gut abgelagerten, doppelt gekochten prima Leinölfirnis für Werkstättenzwecke der österreichischen Linien, mit Optionsrecht zum Bezuge einer Mehrlieferung bis zu 20%, im Wege der allgemeinen Konkurrenz sicherzustellen.

Die Effektuierung der Lieferung hat verzollt und franko einer im Offerte zu bezeichnenden beliebigen Südbahnstation, sukzessive in Monatsraten, über Abberufung, in Partien nach Maßgabe des Bedarfes, angefangen in der zweiten, eventuell in der ersten Hälfte August l. J. zu erfolgen.

Die der Ausschreibung zugrundeliegenden Bedingnisse nebst Schiedsgerichtsordnung und Vadiumerlagsdrucksorten können bei der Materialverwaltung (Südbahnhof, Administrationsgebäude, IV. Stiege, Parterre, Tür Nr. 27) während der Amtsstunden behoben, eventuell gegen Einsendung einer 20 Heller-Briefmarke bezogen werden.

Die mit einer in gesetzlicher Weise überschriebenen Stempelmarke à K 1 gestempelten Offerte sind in einem mit der Aufschrift „Offert auf Leinölfirnis, ad Zahl 1681 Fe" versehenen, versiegelten Kuvert nebst 2 gesiegelten Handmustern von je zirka 1 *kg* Flascheninhalt, spätestens bis 21. Juli l. J., 12 Uhr mittags, bei der Materialverwaltung einzubringen. Als äußerster Termin für den Erlag der Vadien wird der 18. Juli l. J. bestimmt. Bedingnisse und Schiedsgerichtsordnung sind dem Offerte nicht beizuschließen; dagegen hat der Offerent im Offerte zu erklären, daß er dieselben vollinhaltlich anerkennt, ferners, daß er mit seinem Anbot bis 16. August l. J. im Worte bleibt und bereit ist, einen eventuellen Mehrbedarf, bis zu 20% zu liefern.

Offerte, welche diese Erklärung nicht enthalten, ohne Vadiumerlagsschein oder verspätet einlangen, bleiben unberücksichtigt.

Es steht den Offerenten frei, eventuell nur auf einen Teil des ausgeschriebenen Quantums zu offerieren, ebenso wie sich die Materialverwaltung vorbehält, die Lieferung ganz oder geteilt an einen oder mehrere Offerenten zu vergeben.

Die Materialverwaltung.

K. k. Staatsbahndirektion Wien.

Fahrplanänderung auf der Linie Graz—Fehring ab 15. Juni 1908.

Ab 15. Juni l. J. gelangen auf der Strecke Graz—Fehring die Schnellzüge Nr. 1 und 2 mit Wagen 1., 2. und 3. Klasse zur Einführung. Diese Schnellzüge, welche in Fehring unmittelbar an die Schnellzüge Nr. 1303 und 1302 der kgl. ung. Staatsbahnen von und nach Budapest anschließen, vermitteln in Graz S. B. Anschlüsse an die Südbahn-Schnellzüge Nr. 1 von Wien und 8 von Marburg beziehungsweise an die Südbahn-Schnellzüge Nr. 2 und 2a nach Wien und Nr. 7 nach Marburg. Gleichzeitig tritt bei den Personenzügen Nr. 16 und 17 eine Änderung der Fahrordnung ein. Diese Züge werden ab 15. Juni l. J. in Fehring keinen Anschluß von beziehungsweise nach Ungarn haben. Vorerwähnte Züge werden ab 15. Juni in folgender Fahrordnung verkehren. Schnellzug Nr. 1 ab Graz S. B. 1 Uhr 31 Min. an Fehring 3 Uhr Nachmittag; Schnellzug Nr. 2 ab Fehring 2 Uhr 5 Min., an Graz S. B. 3 Uhr 31 Min. Nachmittag, Personenzug Nr. 16 ab Fehring 1 Uhr 15 Min. an Graz S. B. 3 Uhr 10 Min. Nachmittag und Personenzug Nr. 17 ab Graz S. B. 1 Uhr 50 Min. an Fehring 3 Uhr 48 Min. Nachmittag.

Gültig ab 1. Mai 1908.

K. k. Österreichische Staatsbahnen.

Kurzeste Zugverbindungen.

Wien—Arlberg—Paris—Genf. [illegible]

Wien Pontafel Venedig Rom und Mailand Genua. [illegible]

Wien—Lemberg Odessa—Kiew und Czernowitz—Bukarest—Constanza—Constantinopel. [illegible]

Wien—Köln—Brüssel London. [illegible]

Wien—Prag. [illegible]

Wien—Eger—Cassel—(Köln)—Aachen. [illegible]

Stadtbureau der k. k. österr. Staatsbahnen in Wien, I., Wallfischgasse 15.

[illegible]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Sommer 1908. Sommer 1908.

Reiseverbindungen

zwischen

Wien, den Alpenländern, Italien und Ungarn.

Gültig vom 1. Juni 1908.

[illegible]

Gültig ab 1. Juni 1908. K. k. Österreichische Staatsbahnen. Sommerdienst 1908.

Kürzeste Zugverbindungen

von **Wien, Prag** und **Karlsbad** nach

dem **Salzkammergute, Badgastein, Innsbruck, München** und **Bad Reichenhall** sowie umgekehrt.

[illegible]

Digitized by Google

Wilhelm Beck & Söhne
k. u. k. Hoflieferanten
Wien, VIII. Langegasse 1, Zentrale.
FILIALEN: Lemberg, Innsbruck, Sarajevo.
Uniformen, Uniformsorten
Kürschnerwaren und Kappen
für Eisenbahnen.
651

Fabrik für
Eisenbahnsicherungsanlagen
Südbahn-Werk
Wien
X/3 Triesterstraße Nr. 40.
Telephon 8978.
Bahnschranken, Vorläutesicherungen, Schrankenantriebe. Zentral-Stellwerke, Blockapparate. Signale, Kontaktschienen, Fühlschienen, Sperrbäume. Wechselsperrschlösser.
436

Stefan v. Götz & Söhne
Wien und Budapest

Wien
XX/1. Bez., Gießmanngasse 2.
XX/1. Nordwestbahnstraße 53.

Budapest
b. Ganz & Co., Steinbrucherstr.

Eisenbahn-Sicherungsanlagen
Bahnschranken mit und ohne Vorläutesicherung,
Zentralweichenstellungen
Signalanlagen, Industriegeleisesicherungen, Geleisesperrbäume, Wechselsperren, Sperrschuhe, Sicherungs- und Signaleinrichtungen aller Art für Eisenbahnen und Ausrüstung hiezu.
Rein pneumatische Niederdruck-Weichen und Signalstellung nach den Patenten der General Railway Signal Co., Buffalo und Rochester U.S.A. und der British Pneumatic Railway Signal Co., Ltd. London.
Werkzeuge und Gebrauchsartikel
für den
Bahnbau, Bahnerhaltungs-
und
Betriebsdienst
Berg- und Hüttenwesen
Bremsschuhe, Waggonschieber etc. Patent Büßing
Bremsschlitten Patent Schön.
Seuthe'sche Knall- und Lichtsignale
Telegramm-Adresse: Bahngötz Wien Telephon.
„A B C"-Code fünfte Ausgabe in Verwendung.
Telephon 21682 und 21683 interurban.
437

C. Schember & Söhne
k. und k. Hof-Brückenwagen
und Maschinenfabrik
Wien, I. Akademiestrasse 4
empfehlen ihre Erzeugnisse in Lokomotiv-, Waggon-, Fuhrwerks-, Magazin- und Autom. Wagen sowie Wagen aller Art.

Siemens & Halske
Aktiengesellschaft Wien.
Werk: III. Hainburgerstraße Nr. 29.
Direktion: III. Apostelgasse Nr. 12.
Eisenbahn-Sicherungsanlagen. Schwachstromanlagen.
Telegraphen- und Telephonanlagen, Anlagen für drahtlose Telegraphie, Marine- und Gruben-Signalapparate, Minenzünder, Feuermelde-, Wächterkontroll- und Alarmanlagen, Wassermesser, Wasserstands-Fernmelder, Schalttafel-Meßinstrumente, wissenschaftliche, Laboratoriums- und Eicheinrichtungen, elektromedizinische Apparate, Röntgen-Einrichtungen, Trockenelemente, nasse Elemente, Elemente für Momentbeleuchtung, S. & H.-Beutelelemente, Kabel- und Leitungsdrähte für Telephon- und Telegraphenzwecke.
698

RUNDSCHAU FÜR TECHNIK UND WIRTSCHAFT
ZENTRALORGAN FÜR DIE FORTSCHRITTE DER INDUSTRIE, VERKEHRSTECHNIK, FÜR SOCIALPOLITIK, VOLKSWIRTSCHAFT u. VERWALTUNG
HERAUSGEBER DIPL.ING. ALFRED BIRK, EISENBAHNOBERING. a. d. Ö. PROF. a. d. K. K. DEUTSCHEN TECHN. HOCHSCHULE IN PRAG
VERLAG VON A. HAASE PRAG I. ANNAHOF POSTSPARKASSENKONTO 50.308 TELEPHON 308
Alleinige Anzeigen-Aufnahme
M. Pozsonyi, Wien,
IX. Hörlgasse 5.

Kraluper Mineralöl-Raffinerie
690
PRAG liefert helle und dunkle Zylinderöle für Normal- und Heißdampf,
helle und dunkle Maschinenöle, Wagenachsenöle, Petroleum, Benzin, Fette etc. etc.

Darlehen!
Allgemeine Cautionsbank Aktiengesellschaft
General-Repräsentanz für Österreich:
WIEN, IV. Technikerstraße Nr. 5.

Die Allgemeine Cautionsbank gewährt an **Eisenbahnbeamte** Darlehen gegen Gehaltsvormerkung zu außerordentlich günstigen Bedingungen, u. zw.: 1. Die Bank fordert an Darlehenszinsen pro anno 6½%; selbstredend immer von der verbleibenden Restschuld. 2. Der Darlehenswerber hat sich hinsichtlich seines Gesundheitszustandes einer ärztlichen Untersuchung zu unterziehen. Die übliche teure Lebensversicherung wird jedoch nicht verlangt. Für den Fall des Ablebens des Darlehenswerbers erlischt die restierende Schuld, so daß den Erben keinerlei Verpflichtung auferlegt bleibt. Für diesen seitens der Bank gebotenen Vorteil ist alljährlich ein mäßiges Schadendeckungsentgelt, dessen Höhe sich nach dem Alter des Darlehenswerbers richtet, immer nur von der verbleibenden Restschuld zu bezahlen. 3. Die übliche Stellung der Bürgen kann gegen eine einmal zu entrichtende mäßige Zahlung unterbleiben. (3 Perzent der Darlehenssumme.) 4. Bei der Erteilung des Darlehens werden als einmalige Kosten die Barauslagen und 1 Perzent Bankprovision in Abrechnung gebracht.

Zu weiteren Informationen ist die Bank jederzeit bereit und stehen Antragsformulare zur Verfügung.
702

Für den Inseratenteil verantwortlich Annoncen-Expedition M. Pozsonyi, Wien, IX. Hörlgasse 5.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten.
Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hilscher.
Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

Stanford University Library AUG 24 1908

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

Redaktion und Administration:
WIEN, I. Eschenbachgasse 11.
Telephon Nr. 356.
Postsparkassen-Konto der Administration: Nr. 606.245.
Postsparkassen-Konto des Club: Nr. 850.698.
Beiträge werden nach dem vom Redaktions-Komitee festgesetzten Tarife honoriert.
Manuskripte werden nicht zurückgestellt.

ORGAN
des
Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

Erscheint von April bis Oktober am 1. und 15. jedes Monates
von November bis März jeden Montag.

Abonnement inkl. Postversendung
in Österreich-Ungarn:
Ganzjährig K 10. Halbjährig K 6.
Für das Deutsche Reich:
Ganzjährig Mk. 12. Halbjährig Mk. 6.
im übrigen Auslande:
Ganzjährig Fr. 20. Halbjährig Fr. 10.
Bezugsstelle für den Buchhandel:
Spielhagen & Schurich in Wien.
Einzelne Nummern 30 Heller.
Offene Reklamationen portofrei.

№ 21. Wien, den 1. August 1908. XXXI. Jahrgang.

Klingers Reflexions-Wasserstands-Anzeiger





Über **200.000** Stück
In allen Industriestaaten der Welt im Betriebe.

Vorteile:
Wasserstand schwarz,
Dampfraum silberglänzend,
Rasches Erkennen des Wasserstandes,
Größte Betriebssicherheit,
Schutzgläser absolut überflüssig,
Täuschungen über den Stand des Wassers im Kessel ausgeschlossen.
Vollster Schutz gegen Explosionen wegen Wassermangel!

Kein Kessel sollte ohne diese Apparate in Verwendung stehen.

Gumpoldskirchner Maschinen- und Metallwaren-Fabrik
Rich. Klinger
GUMPOLDSKIRCHEN bei Wien. 617

Österreichische
Siemens-Schuckert-Werke
Wien, XX/2. Engerthstraße 150.

Elektrische Beleuchtung 696
Elektrische Kraftübertragung
Elektrische Bahnen

Dynamomaschinen
Schaltapparate
Installationsmaterial.

Elektromotoren
Zähler
Bogenlampen.

Installationsbureau: VI/1 Mariahilferstraße Nr. 7.



PRÄZISIONS-UHREN
sowie alle anderen erdenklichen Sorten. Echte Glashütte, Omega, Badollett, Schaffhausen usw.
Jede Uhr ist mit Fabrikscertifikat und 5jähriger Garantie versehen.
Hunderte Anerkennungsschreiben.
EUGEN DOLLINGER, Uhrmacher,
Wien, IV. Favoritenstraße Nr. 22.
Bei Barzahlungen 10 Prozent.
Illustrierte Preisliste gratis und franko.

Invert-Brenner bester Systeme
für Steinkohlen-, Öl- und Azetongas,
geeignet für Bahnhofs- und Waggonbeleuchtung.
Allgemeine Carbid- u. Acetylen-Gesellschaft Franz Krükl & Co., Wien.
Fabrik: Möllersdorf b. Wien. Bureaux: Wien, VI. Köstlergasse 5.
Telephon 9040 und 1180.

Leopolder & Sohn
Wien, III/1 Erdbergstraße 52.
Leipzig-Schleussig, Seumestraße 86.
Fabrik für Telegraphen-Apparate, Telephone und Telephon-Zentral-Umschalter, elektrische Stations-Deckungssignale und Bahnwächter-Läutewerke für Eisenbahnen, Telegraphen-Batterien und Leitungsmateriale, Wassermesser eigenen Patentes für städtische Wasserwerke, Bierbrauereien und Maschinenfabriken. 666
Alle Telephon- und Telegraphen-Einrichtungen werden prompt ausgeführt und Voranschläge **kostenfrei** ausgearbeitet.

K. k. priv. **Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt**
Errichtet im Jahre 1825. Wien, I. Wollzeile 39.
Die Anstalt versichert: a) Gebäude samt deren Zubehör,
b) Mobilien aller Art 613
c) Bodenerzeugnisse gegen Hagelschlag.
Reservefond d. Anst.: K 8.376.191·17 Ges.-Versicherungssumme K 2.408,808.638
Anzahl der Mitglieder: 159.054.

Schnelldreh-Revolverstahl № 5% Marke:
als Schnell- und Hart-Drehstahl noch dort zu verwenden wo kein anderer mehr aushält!
Rudolf Schmidt & Co., Gußstahlwerk, Wien, X./3.

Digitized by Google

Garvens-Werke

WIEN

II. Handelskai 130

fabrizieren und halten großes Lager von:

Pumpen aller Art:

Baupumpen
Stationsbrunnenpumpen
Expreßpumpen f. große Förderhöhen
Pumpen für Villen und Wohnhäuser und Fabriksanlagen
Pumpen für Haus- u. Wasserleitungen.

Waagen für jeden Zweck:

Stationsbrückenwaagen
Kohlenwaagen
Magazinswaagen. 647

Kataloge u. Kostenvoranschläge auf Verlangen portofrei und kostenlos.

Schrauben- u. Schmiedewaren-Fabriks-Aktiengesellschaft

Brevillier & Co. und A. Urban & Söhne

Wien, VI. Magdalenenstraße 18. 659

Fabriken: Neunkirchen an der Südbahn, Floridsdorf und Gradenberg. Nieten, Schrauben, Muttern, Drahtstiften und Schmiedewaren.

Lebensversicherungs Institut des Club österreichischer Eisenbahn-Beamten

Newyorker Germania

WIEN, I. Stubenring Nr. 18, im eigenen Hause.

Versicherungen in Kraft Ende 1906 564,000.000 Kronen, Aktiva laut Bilanz 1906 185,000 000 Kronen, Überschuß der Jahresgebarung 1,635.700 Kronen, Dividenden verteilt an Versicherte 1906 2,422.100 Kronen, Kaution bei der k. k. Staats-Zentralkasse 10,437.500 Kronen.

Die Gesellschaft verteilt Dividenden schon nach einjährigem Bestehen der Polizze. Die Polizzen sind nach einjährigem Bestande unanfechtbar (Darlehens-Deckungs Polizzen), genießen sofortige Unanfechtbarkeit bei Selbstmord oder Tod durch Duell. Die Kriegsversicherung Wehrpflichtiger wird ohne Prämienerhöhung übernommen. Mitglieder des Club österreichischer Eisenbahn-Beamten genießen besondere Begünstigungen.

Witkowitzer Bergbau- und Eisenhütten-Gewerkschaft

Witkowitz (Mähren).

Post- und Telegrammadresse: *Witkowitz, Eisenwerk.* Eisenbahnstation: Schönbrunn und Mähr.-Ostrau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Erzeugnisse: Roheisen, Eisengußware, vornehmlich Röhrenguß nachstehender Methode für Wasser-, Dampf- und Gasleitungen, Maschinen- und auch Bauguß, Stahlguß, Walzmaterial, und zwar: Stab- und Fassoneisen, Bau- und Waggonträger, Reservoir- und Kesselbleche, Stabstahl, Stahlbleche, Eisenbahn- und Grubenmaschinen aus Martinstahl, Tyres aus Martin- und Spezialstahl, Eisenbahnwaggonräder, Waggonachsen, komplette Räderpaare, Wechsel und Kreuzungen, Drehscheiben, Wasserstations-Einrichtungen, Dampfkessel, Reservoirs, Gasometer, Brücken- und sonstige Baukonstruktionen, Gittermaste, Schmiedestücke und diverse Zeugschmiedware, Maschinenbau, speziell Bergwerksmaschinen für Förderung und Wasserhaltung, Pumpensätze und Ausführung diverser maschineller Einrichtungen, mittels Wassergas geschweißte, elektrisch geschweißte und maschinell gepreßte Blechwaren, stumpf- und patentgeschweißte, wie auch nahtlose Röhren, Rohrmaste, feuerfeste Ziegel und basische Steine.

Aufragen sind zu richten an die Zentral-Direktion in Witkowitz, Eisenwerk oder an die Kommerzielle Direktion, Wien, I. Operngasse 6 oder an das Verkaufsbureau, Prag, Stadtpark 19. 685

Deckert & Homolka

Elektrotechnisches Etablissement

Fabriks- u. Engros-Lager IV. Favoritenstr. 42. **WIEN** Niederlage u. Installation I. Kärntnerstr. 42.

Budapest. Prag. Brünn. Paris.

Fabrikation • Installation



von Telegraphen- und Mikrotelephon-Apparaten für alle Zwecke, insbesondere für den Eisenbahn-Signal-, Sicherheits- und Meldedienst, Blitzableitern, Dynamos, Elektromotoren und Ventilatoren, Wasserstands-Anzeigern, Beleuchtungskörpern, staub- und wasserdicht. 645

Österreichische Eisenbahn-Verkehrsanstalt WIEN I. Volksgartenstraße 3.

Vermietung von Spezialwagen aller Art, Kastenwagen und Lowrys, Heiz und Kühlwagen, Zisternenwagen, Spezialwagen für Weintransporte etc., Projektierung, Bau und Finanzierung von Lokal- und Schleppbahnen, Errichtung von Reservoirs (Tanks) und Rohrleitungen (pipe lines) für Petroleum. 521

Felten & Guilleaume

Fabrik elektr. Kabel, Stahl- und Kupferwerke, Actien-Gesellschaft, Wien, X. Gudrunstraße 11.

Zug- u. Barrierendraht m. hoher Festigkeit, Stachelzaundraht usw.

Drahtseile für Aufzug, Transmissionen, Schiebebühnen, Zugschranken, Stell- und Läutewerke.

Bogenlampen-Aufzug- und Tragseile.

Zug- und Leitseile für Eisenbahn-Trajekte.

Leitungsdrähte nach verschiedenster Art isoliert, für Installationszwecke.

Kabel für Telegraphie, Telephonie und elektrische Licht- und Kraftübertragung.

Hochspannungskabel mit Felten & Guilleaume-Papierisolation.

Blocksignalkabel. Trolley-Drähte. 498

Trifailer Kohlenwerks-Gesellschaft, Wien, III. Rennweg 5.

519

Soeben beginnt zu erscheinen:

Meyers Grosses Konversations-Lexikon.

Sechste, gänzlich neubearbeitete und vermehrte Auflage.

Ein Nachschlagewerk des allgemeinen Wissens.

148,000 Artikel u. Verweisungen.

11,000 Abbildungen, 1400 Tafeln und Karten.

20 Bände in Halbleder gebunden zu je 10 Mark.

Prospekte und Probehefte liefert jede Buchhandlung.

Verlag des Bibliographischen Instituts in Leipzig und Wien.

Für Fahrzeugfabriken.

Die Inhaber des österr. Patentes Nr. 23141, betreffend:

„Stoßdämpfvorrichtung für Fahrzeuge aller Art"

suchen zwecks praktischer Ausübung ihrer Erfindung in Österreich mit Interessenten in Verbindung zu treten. Gefl. Anfragen unter Angabe obiger Patentnummer befördert Patentanwalt V. Tischler, Wien, VII. Siebensterngasse 39. 738

Digitized by Google

Österreichische
Eisenbahn-Zeitung.
ORGAN
des
Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

№ 21. Wien, den 1. August 1908. XXXI. Jahrgang.

Rohölfeuerung für Lokomotiven.

Die Großproduktion an Rohöl und der dadurch hervorgerufene billige Preis hat dasselbe als Heizmaterial für Industrielle und Bahnbetriebe als Ersatz für Kohle verwendbar gemacht. Trotzdem neue Bohrungen vorläufig nicht mehr begonnen und die großen Firmen auch die angefangenen entweder eingestellt haben oder nur während des Tages betreiben, ist die Rohölproduktion auf 12.000 Waggon im Monat gestiegen; hievon finden ungefähr 8000 Waggon Verwendung und die restlichen 4000 Wagen müssen in Reservoiren magaziniert werden. Gegenwärtig sind zirka 45.000 Waggon vorrätig.

Werden die 4000 Waggon im Monat der Industrie zugeführt, so reichen diese unter der Annahme, daß eine Dampfpferdekraft mit 0·4 *kg* Rohöl stündlich betrieben werden kann, bei zehnstündiger Schicht und 25 Tagen den Monat, für 400.000 *PS* aus. Bei vollem Bohrbetriebe kann Rohöl für mindestens die doppelte Maschinenleistung geliefert werden, so daß die Industrie keine Befürchtung zu hegen braucht, daß das Rohöl bereits in der nächsten Zeit im Preise derart steigen dürfte, daß seine Verwendung als Heizmaterial nicht mehr in Betracht kommen kann.

Für Lokomotiven hat die Rohölfeuerung außer den für Stabilanlagen geltenden Vorteilen noch den nicht zu unterschätzenden Vorzug der Funkenlosigkeit, demzufolge alle Entschädigungen an die Anrainer und alle Sicherungen an Gebäuden entfallen, was bei neuen Bahnbauten besonders ins Gewicht fallen kann, wenn die Trasse nahe an Gebäuden vorbeigeführt werden muß.

Für die Feuerung selbst kommen mehrere Faktoren in Betracht, die möglichst vollkommen berücksichtigt werden sollen. Es ist wohl leicht einzusehen, daß der flüssige Brennstoff andere Bedingungen stellt als der feste und daß es daher nicht ohne weiteres angeht, einfach die Kohle durch Rohöl zu ersetzen. Diese Bedingungen sind:

1. Ein entsprechender Zerstäuber,
2. der Feuerraum,
3. die Anwendung der „geschlossenen Feuerung" behufs Vermeidung des Schornsteinverlustes.

Der Zerstäuber muß das Rohöl fein zerteilt in die Verbrennungsluft einführen, um eine möglichst rauch- und rußfreie Verbrennung zu gewährleisten. Es sind Zerstäuber bekannt, die diesen Zweck mittels Dampfes, Preßluft oder mechanisch zu erreichen bestrebt sind. Am vorteilhaftesten ist eine Kombination der mechanischen mit der Dampf- oder Preßluftzerstäubung und für Lokomotiven die mechanische und Dampfzerstäubung. Diesem Zwecke dienen die Zentrifugalzerstäuber, bei denen das Rohöl unter Druck dem Zerstäuber zugeführt wird und ihn rotierend in Kegelform verläßt. Diese rohe Zerstäubung wird durch den Dampf, der in entgegengesetzter Richtung rotierend austritt und das Bestreben hat, die Kegelform in einen Zylinder überzuführen, vollendet und so eine überaus günstige Zerteilung des Rohöles erzielt. Ferner soll die Zerstäubung, bezw. die Geschwindigkeit, mit der das Öl in den Feuerraum tritt, klein sein und zwar kleiner als die Brenngeschwindigkeit. Im anderen Falle geht viel verloren, weil die Flamme nicht nahe genug an den Zerstäuber heran kann. Diese Geschwindigkeit beträgt bei offener Feuerung nur einige Meter, bei geschlossener Feuerung und unter Druck geführter Verbrennung je nach demselben 2000—2800 *m* pro Sekunde (vergl. Zeitschrift des Vereines deutscher Ingenieure" Nr. 14, 1908, „Verbrennungsgeschwindigkeiten").

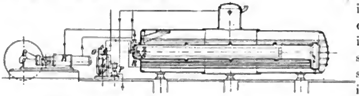
Dennoch ist die Verwendung des Dampfes zur Zerstäubung weniger vorteilhaft als die mit Preßluft, da der Dampf die Verbrennung des Rohöls störend beeinflußt. Bei Anwendung der kombinierten Zerstäubung fällt dieser Nachteil weniger ins Gewicht, da hiebei der Dampfverbrauch nur zirka 1% des vom Brennstoff erzeugten Dampfes beträgt gegenüber 5% der reinen Dampfzerstäubung. Der Einwand der Anhänger der Dampfzerstäubung, daß der Dampf in der hohen Feuerraumtemperatur zerlegt wird und in einem späteren Zeitpunkte sich wieder zu Dampf vereinigt, ist eher ein Nachteil als ein Vorteil, weil hiedurch die Feuerraumtemperatur erniedrigt und die Wiedervereinigung zu Dampf kurz vor Eintritt der Heizgase in die Rauchkammer erfolgt und dadurch frei werdende Wärme auf dem kurzen Wege nicht mehr vollkommen ausgenützt werden kann.

Digitized by Google

Mit Rücksicht auf das kleine Dampfgewicht der kombinierten Zerstäubung fällt dieser Einfluß weniger in die Wagschale.

Der F e u e r r a u m muß so beschaffen sein, daß das Rohöl vollständig vergasen und entflammen kann, daß keine Widerstände die freie Flammenentwicklung beeinträchtigen und was die Hauptsache ist, daß der Feuerraum möglichst gegen Abkühlung geschützt ist. Diese Bedingungen erfüllen die heutigen Lokomotivfeuerbüchsen nicht. Dieselben sind zu kurz, hauptsächlich bei Anwendung der reinen Dampfzerstäubung wegen der kleinen Verbrennungsgeschwindigkeit. Man versucht daher den Weg der Feuergase durch Einbau entsprechender Brücken zu verlängern, die aber in eine Zone zu liegen kommen, in der das Öl noch nicht vergast ist, sich daher an dieselben anschlägt und verkokt. Die Verhütung der Abkühlung des Feuerraumes kann durch eine Schamotteauskleidung erfolgen, geschieht aber zumeist nicht. Erst wenn die Verdampfung und Verbrennung beendet ist, sollen die Feuergase zur Wärmeabgabe in die Siederohre eintreten.

Ein zweckentsprechender Feuerraum läßt sich nur in Flammrohren, z. B. der Cornwallkessel, ausführen; nachdem aber dieses Kesselsystem für Lokomotiven nicht geeignet ist, empfiehlt sich eine Kesselkonstruktion, die der der Schiffskessel gleich ist und wie nachstehende Zeichnung einer Stabilanlage veranschaulicht.



Die geschlossene Feuerung mit der Einrichtung zur V e r m e i d u n g d e s S c h o r n s t e i n v e r l u s t e s, bezw. Nutzbarmachung der Schornsteinwärme ist in derselben Figur ersichtlich und durch das Patent Nr. 25.733 — Herrn Ingenieur J. F i t z in Wien-Hetzendorf — gegeben.

Der Grundgedanke, auf dem diese Konstruktion beruht, ist ungefähr der folgende:

Bekanntlich sind bei den bisherigen Dampfanlagen die beiden größten Verluste der Schornsteinverlust und die latente Wärme des Abdampfes. Der erstere Verlust beträgt je nach der Güte der Einrichtung und der Bedienung 25 bis 35%, steigt aber bis zu 50% bei schlechter Wartung. Dieser Verlust ist unter allen Umständen immer größer als der Nutzeffekt der Gesamtanlage und doch der, welcher am leichtesten zu vermeiden wäre. Begründet ist er dadurch, daß die Abgase naturgemäß mit einer höheren Temperatur als die Dampftemperatur beträgt, die Feuerung verlassen müssen, welche Temperatur auch zum Betriebe des Schornsteines benötigt wird. Die Fuchstemperatur soll 200° C nicht übersteigen, beträgt aber häufig 300 bis 400° und dementsprechend steigt der Schornsteinverlust. Ein Beispiel möge dies zeigen:

Eine Anlage, welche Kohle von 6000 Kalorien verbrennt, benötigt pro *kg* Kohle 20 *kg* Luft, aus welcher ungefähr 20·5 *kg* Heizgase von 0·32 spezifischer Wärme entstehen. Gehen diese mit 200° C ab, so gehen 20.5 . 0·32 . 200 = = 1312 Kalorien durch den Schornstein ab, das sind 1312 zu 6000 = 21·8%; steigt die Temperatur der Heizgase aber auf 300° C, so beträgt dieser Verlust 20·5 . 0·32 . 300 = 1970 Kalorien, das sind 32·7%, bei 400° C 43·6%. In den meisten Fällen ist bei Lokomotiven der Luftverbrauch höher als 20 *kg* und dementsprechend auch der Schornsteinverlust größer.

Herr F i t z ging nun von folgenden Gedanken aus: Würde man die Temperatur der Verbrennungsluft vor Eintritt in die Feuerung gleich der Fuchstemperatur machen, so würde der Feuerung dieselbe Wärmemenge zugeführt werden, als durch den Fuchs entweicht, somit die ganze vom Brennstoff entwickelte Wärme an den Kessel abgegeben werden. Die Schwierigkeit war nur, die Verbrennungsluft zu erwärmen. Eine eigene Feuerung hätte keinen Vorteil, sondern einen noch größeren Verlust zur Folge, und die Abgaswärme zu regenerieren ist ebenfalls nicht angängig. Er griff daher zum L u f t k o m p r e s s o r und zur g e s c h l o s s e n e n F e u e r u n g und begründet dies damit, daß, wenn man Luft komprimiert, Druck- und Wärmearbeit geleistet wird; läßt man diese Druckluft wieder arbeiten, so wird, wenn bei der Kompression keine Wärme verloren gegangen, die expandierte Luft wieder die Temperatur vor der Kompression haben. Führt man diesen bekannten Prozeß in den Kesselbetrieb ein, wobei die Luft auf die Temperatur der Abgase komprimiert wird und läßt die letzteren wieder in einer Maschine zum Antrieb des Kompressors arbeiten, so ist der erstrebte Zweck erreicht, nämlich der S c h o r n s t e i n v e r l u s t a u s g e s c h a l t e t. Bedingung dafür ist jedoch ein rußfrei brennender Brennstoff, der leicht und sicher in die Feuerung eingebracht werden kann. Es sind daher feste Brennstoffe ausgeschlossen. Anders ist es aber bei flüssigen Brennstoffen, die leicht und sicher in den Feuerraum eingeführt werden können und keinen Wärmeverlust auf diesem Wege erleiden.

Dieser Prozeß bildet ein Kompromiß zwischen dem Explosionsmotor und der bisherigen Kesselfeuerung mit dem Unterschiede, daß die Einführung und die Verbrennung des Rohöls hier konstant, beim Explosionsmotor periodisch erfolgt, demzufolge die Verbrennung auch selbst bei schweren, paraffinreichen Ölen eine bessere wird, als dies beim Explosionsmotor, bei dem diese Öle ausgeschlossen sind, möglich ist. Die Verbrennung unter Druck ergibt, wie wiederholt gesagt, eine hohe Verbrennungsgeschwindigkeit, deren Vorteil bereits erwähnt wurde. Der Kompressor betreibt sich selbst, weil die Verbrennungsgase an Gewicht, entsprechend dem von Brennstoff und Dampf zugenommen und auch die Arbeitsenergie um die der Einfuhrarbeit des Brennstoffes und Dampfes vergrößert erscheint. Eine mit diesem Betriebsverfahren ausgestattete Lokomotive hat auch die Vorteile der feuerlosen Lokomotive, ohne deren Nachteile zu besitzen.

Das F i t z sche Verfahren gestattet auch den Wasserdampf der Heizgase zu kondensieren und somit diese Wärme

Digitized by Google

in Arbeit umzusetzen. Dadurch wird einerseits der zur Zerstäubung nötige Dampf am vollkommensten verwertet als auch der Wasserstoff des Rohöls nicht zu Wasserdampf, sondern zu dem mehr Wärme liefernden Wasser verbrennt, das heißt, der kalorimetrische Effekt des Rohöls auf diese Weise erhöht, ein Umstand, der bei dem hohen H-Gehalt des Rohöles nicht unbeachtet bleiben kann.

Für den Kompressorbetrieb gilt als Regel, daß die Wärmearbeit des Kompressors gleich oder nur um weniges kleiner sein soll als die der Heizgase. Bei Lokomotiven dürfte aber der Wärmewert der Heizgase größer werden, was zu hohen Preßluftdrucken führt. Um dies zu vermeiden, wird man vorteilhaft die Heizgase vor der Expansion durch Vorwärmung des Speisewassers abkühlen, so daß man mit Kompressordrucken mit maximal vier Atmosphären das Auslangen findet.

Eine moderne Heißdampflokomotive mit mehrfacher Expansion hat einen Kohlenverbrauch von 0·8 *kg* pro Pferdekraft und Stunde und einen Nutzeffekt des Kessels von 70%. Wird Förderkohle von 6000 Kalorien geheizt, die durch Laderung, Abrieb usw. 10 bis 20%, im Mittel 10%, an Heizwert verliert, so werden 5400 Kalorien mit 70%, das heißt 3780 Kalorien an den Dampf abgegeben. Wird bei der gleichen Anlage Rohöl von 10.500 Kalorien nach dem F i t z-schen Verfahren gefeuert, bei dem der Nutzeffekt auf 90 bis 95% steigt, so werden, da das Rohöl keinen Schwindungsverlust hat, 10.500 . 0·9 = 9450 Kalorien an den Kessel abgegeben. Es ist daher 1 *kg* Kohle 3780 : 9450 = 0·4 *kg* Rohöl gleichwertig oder 1 *kg* Rohöl darf den Preis von $\frac{1}{0·4} = 2·5$ *kg* Kohle erreichen.

Es kann daher eine Lokomotive von 0·8 *kg* Kohlenverbrauch mit 0·8 . 0·4 = 0·32 *kg* Rohöl betrieben werden. Bei guter Zerstäubung genügen 15 *kg* Luft pro 1 *kg* Rohöl zur vollkommenen und vollständigen Verbrennung oder pro Pferdekraft und Stunde 15 . 0·32 = 4·8 *kg*; demnach erfordert eine 500 *PS*-Lokomotive 2400 *kg* Luft pro Stunde, das heißt ∾ 2000 m^3 oder pro Minute 33 m^3 von 4 Atm., welche Leistung ein vierzylindriger Kompressor besorgt, der leicht auf dem Tender untergebracht werden kann.

Um das Anheizen zu beschleunigen, empfiehlt sich die Aufstellung einer Stabilanlage im Heizhaus, welche Preßluft, Dampf und den zur Rohölzerstäubung nötigen Druck liefert, sowie mit einer Pumpeinrichtung versehen ist, mittels welcher das kalte Wasser der Lokomotive in den Stabilkessel gedrückt und umgekehrt das heiße Wasser des Stabilkessels in die Lokomotive übergeleitet wird: auf diese Weise kann eine Lokomotive in der kürzesten Zeit fahrbereit gemacht werden.

Verstaatlichung der Staats-Eisenbahn-Gesellschaft, österr. Nordwestbahn und Süd-norddeutschen Verbindungsbahn.

In der Verstaatlichungsaktion ist ein höchst bedeutsamer Schritt nach vorwärts zu verzeichnen. Am 14. d. M. sind die Verhandlungen zwischen den Vertretern des Staates und der genannten Gesellschaften zum Abschlusse gelangt. Über die Vereinbarungen wurde folgende offizielle Mitteilung veröffentlicht:

„Die seit längerer Zeit zwischen der Regierung und dem Herrn Präsidenten Ritter v. T a u s s i g geführten Verhandlungen über die Erwerbung der Linien der Staats-Eisenbahn-Gesellschaft, der Nordwestbahn und der Südnorddeutschen Verbindungsbahn haben zu einer vollständigen Einigung geführt. Das Ergebnis der Verhandlungen wurde in einer Reihe von Punktationen niedergelegt, die in einer heute abends abgehaltenen Konferenz von den Beteiligten unterfertigt wurden. Diesen Abmachungen zufolge gehen in den Staatsbesitz mit rückwirkender Kraft vom 1. Jänner 1908, über:

A. Die Staats-Eisenbahn-Gesellschaft, und zwar:

a) Die Linien des garantierten Ergänzungsnetzes gegen Übernahme der für dieses Netz emittierten 3%igen garantierten Prioritäten sowie der schwebenden Bauschuld des Ergänzungsnetzes von rund K 4,200.000 zur Selbstzahlung durch den Staat.

Das alte Netz und sämtliche Lokalbahnen der Staats-Eisenbahn-Gesellschaft sowie die sämtlichen Titres der böhmischen Kommerzialbahnen und der Zwolenoves - Smecna - Eisenbahn gegen Übernahme der 3%igen Prioritäten, erste bis zehnte Emission, der 4%igen Mark-Anleihe vom Jahre 1883 und der 4%igen Anleihe vom Jahre 1900 zur Selbstzahlung durch den Staat. Für die Durchführung von Rekonstruktionen und Investitionen leistet die Staats-Eisenbahn-Gesellschaft an den Staat eine Barzahlung in der Höhe von K 16.000.000.

B. Die Österreichische Nordwestbahn.

Die Staatsverwaltung erwirbt als Universalsukzessor mit der Wirksamkeit vom 1. Jänner 1908 das gesamte Vermögen der k. k. privilegierten österreichischen Nordwestbahn. Als Entgelt hiefür wird die Staatsverwaltung die Dividendencoupons der Aktien lit. A und B pro 1908 mit je K 20 per Aktie einlösen und im Jahre 1909 die umlaufenden Aktien gegen je Nominale K 485 4%iger Eisenbahnschuldverschreibungen umtauschen.

C. Die Südnorddeutsche Verbindungsbahn.

Auch hier übernimmt die Staatsverwaltung als Universalsukzessor mit der Wirksamkeit vom 1. Jänner 1908 das gesamte Vermögen der Südnorddeutschen Verbindungsbahn. Als Entgelt hiefür wird die Staatsverwaltung die Dividendencoupons pro 1909 mit je K 17 per Aktie einlösen und im Jahre 1909 die umlaufenden Aktien gegen je Nominale K 425 4%iger Eisenbahn-Staatsschuldverschreibungen umtauschen."

Die gewählte Art der Einlösung ist bei der Staatsbahn anders als bei der Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn. Die Einlösung der letztgenannten zwei Bahnen erfolgt im Wege der Universalsukzession; die Gesellschaften treten in Liquidation. Der Staat übernimmt das gesamte bewegliche und unbewegliche Vermögen, übernimmt ferner die Prioritäten zur Selbstzahlung und die sonstigen Verpflichtungen der Unternehmungen und entschädigt die Aktionäre dadurch, daß er die Aktien in 4%ige Staatsschuldverschreibungen umtauscht. Der Vorgang ist also ein ähnlicher, wie er bei einer Reihe anderer großer Bahnen, namentlich auch der Elisabethbahn, der Franz Josefsbahn, der Karl Ludwigbahn und der Böhmischen Westbahn, gewählt worden ist. Bei der Staats-Eisenbahn-Gesellschaft war diese Art der Verstaatlichung nicht möglich, weil die Gesellschaft außer ihren österreichischen Linien noch eine Reihe anderer Unternehmungen besitzt. Sie bezieht bekanntlich für die Dauer der Konzession eine fixe Rente vom ungarischen Staate als Kaufpreis für die ungarischen Linien, sie betreibt Eisen- und Kohlenwerke, Fabriken, industrielle und landwirtschaftliche Unternehmungen in Österreich wie in Ungarn. Der Kaufpreis für die österreichischen Linien besteht nicht, wie dies bei der Nordbahn der Fall war, in einer fixen, unter die Aktionäre auszuschüttenden Rente, sondern in der Übernahme des größten Teiles der gesellschaftlichen Prioritäten, wofür der Staat ein Zinsen- und Tilgungserfordernis von jährlich 30·3 Mill. Kronen auf-

Digitized by Google

zubringen hat. Die Aktionäre erhalten also vom österreichischen Staate keine Rente, müssen vielmehr an ihn noch eine Zahlung leisten und einen mäßigen Teil des Dienstes der Prioritäten übernehmen.

Die Staatsbahn hat aber an die Staatsverwaltung Refundierungen für Investitionen im Betrage von 16 Mill. Kronen zu leisten, dagegen refundiert die Staatsverwaltung die schwebende Bauschuld, welche für das Ergänzungsnetz der Staatsbahn aufgenommen wurde, der Gesellschaft. Diese Refundierung beträgt 4·2 Mill. Kronen und die Staatsbahn hat also per Saldo eine Zahlung von 11·8 Mill. Kronen zu leisten. Die Leistung des Staates wird daher rein 29·75 Mill. Kronen betragen. Die Nettorente berechnet sich also mit 29·75 Mill. Kronen.

Die Verstaatlichung gliedert ein Netz von mehr als 3000 *km* dem Schienenstrange der Staatsbahnen an. Die Länge der einzelnen Netze beträgt:

	Betriebslänge Kilometer
Staats-Eisenbahn-Gesellschaft.	
Alte Linien, Brünn—Rossitz, Chotzen—Braunau Sekundärbahnen	1151·59
Ergänzungsnetz	216·34
Zusammen	1367·93
Böhmische Kommerzialbahnen	192·51
Zwolenoves-Smecna	9·95
Gesamtnetz	1570,39
Nordwestbahn.	
Garantiertes Netz	627·95
Elbetalbahn	310·59
	938·46

Zählt man noch die Böhmische Nordbahn mit einer Gesamtlänge von 348·43 *km* und die Südnorddeutsche Verbindungsbahn mit 285·11 *km* hinzu, so ergeben sich im ganzen 3142·39 *km* zu verstaatlichende Bahnen.

Das Netz der Staatsbahnen wird in Hinkunft, wenn die jetzigen Vorlagen genehmigt sind, eine Länge von 18.100 *km* besitzen. Im Privatbetriebe werden dann noch verbleiben die österreichischen Linien der Südbahn, die Kaschau-Oderberger Bahn, die Aussig-Teplitzer, Buschtiehrader, Graz-Köflacher, Leoben-Vordernberger Bahn, die Aspangbahn und die Pottendorfer Bahn mit zusammen 3229·4 *km*.

Das Recht und das Leben.

Vortrag, gehalten von Dr. Gustav Steinbach, Redakteur der „Neuen Freien Presse", im Club österr. Eisenbahn-Beamten am 17. März 1908.

Es gibt kaum eine Wissenschaft, welche demjenigen, der sich nicht berufsmäßig mit ihr beschäftigt, ferner liegen würde als die Rechtswissenschaft. Das öffentliche Recht ist in dem letzten halben Jahrhundert dem Bewußtsein der großen Mehrzahl der Staatsbürger näher gerückt. Die öffentliche Behandlung der Staatsangelegenheiten, die tägliche Besprechung dieser Angelegenheiten in den öffentlichen Blättern und schließlich die Einführung des allgemeinen Wahlrechts haben viele mit den Fragen des öffentlichen Rechtes vertraut gemacht. Auch das Strafrecht ist durch die Öffentlichkeit des Verfahrens dem großen Publikum näher gerückt und die Heranziehung der Bürger zum Geschwornendienst übt eine gewisse erziehliche Wirkung. Für das Privatrecht aber, das ist gerade für jenen Teil des Rechtes, mit dem jeder am häufigsten in Berührung kommen muß, hegt kaum jemand mehr Interesse als der Jurist von Fach und Beruf. Gerade das Privatrecht steht im Rufe abschreckender Öde und gerade auf dieses Rechtsgebiet wendet man mit Vorliebe die bekannten Worte des Mephisto an: „Es erben sich Gesetz und Recht wie eine ewige Krankheit fort."

Es besteht eine Entfremdung zwischen Volk und Recht und diese Erscheinung ist keine zufällige, sie ist das Ergebnis eines vielhundertjährigen Prozesses. Ehedem war Recht nur, was im Bewußtsein des Volkes als solches lebte, der unmittelbare Niederschlag dessen, was die Anschauung des Volkes als das Produkt aller Lebens- und wirtschaftlichen Verhältnisse zum Rechtsgefühl verdichtet hatte. So war es im alten Rom, dem klassischen Lande der Rechtsbildung, so war es bei den germanischen Völkern. Als diese zur Rechtssatzung schritten, wurde nicht neues Recht aufgezeichnet, sondern Jahrhunderte altes Gewohnheitsrecht, wie es alljährlich vor der versammelten Gemeinde gewiesen worden war. So stand es bei den germanischen Völkern bis das erste Jahrtausend unserer Zeitrechnung voll wurde. An der Wende des ersten Jahrtausends aber begann sich jenes große Ereignis vorzubereiten, das der große Meister des Rechtes, Rudolf von Ihering, als ein fast märchenhaftes Stück Geschichte bezeichnet, welches fast auf dem ganzen europäischen Kontinent an die Stelle des einheimischen Rechtes ein neues, fremdes setzte. Dieses Ereignis war die sogenannte Rezeption des römischen Rechtes.

Der oströmische Kaiser Justinian hatte in den Jahren 528—534 nach Christus das römische Recht in drei Rechtsbücher zusammenstellen lassen, zu welchen in der Folge ein viertes, enthaltend die neueren Gesetze und Verordnungen, hinzutrat. Diese Sammlung, bekannt unter dem Namen Corpus juris, wurde später auch in dem von Justinian wieder eroberten Italien eingeführt. Dort war sein Inhalt kein fremder, sondern er enthielt das für alle romanischen Elemente der Bevölkerung geltende Recht. Von Italien aus nahm ein halbes Jahrtausend später das römische Recht in der ihm von Justinian verliehenen Form als Weltrecht seinen Weg durch ganz Europa. Auf den Rechtsschulen, die im elften und zwölften Jahrhundert in Italien entstanden, wurde das römische Recht in Verbindung mit dem kanonischen, dem Rechte der Kirche, Gegenstand eifrigen Studiums und sorgsamer Pflege. Große politische Ereignisse, die Kreuzzüge, die Romfahrten der deutschen Könige, die italienische Politik der Hohenstaufen und die wirtschaftlichen Folgen dieser Vorgänge, die Anknüpfung zahlreicher Handelsbeziehungen zwischen dem Norden und den blühenden Städten Italiens brachten Mitteleuropa in den regsten Verkehr mit Italien, das von jeher auf die Germanen eine so wichtige Anziehungskraft geübt hatte. Die Blüte der europäischen Jugend zog nach den italienischen Hochschulen, Tausende und Abertausende deutscher, französischer und englischer Jünglinge saßen alljährlich zu Füßen der großen Meister, die in Padua und Bologna das Recht lehrten.

Inzwischen hatte sich in ganz Europa eine gewaltige Verrückung der wirtschaftlichen Verhältnisse vollzogen. Wenn wir unsere heutigen ökonomischen Begriffe auf die Verhältnisse jener Zeit anwenden wollen, dann können wir sagen: das Ende des ersten Jahrtausends christlicher Zeitrechnung bedeutet im westlichen Mitteleuropa wenigstens zum großen Teil das Ende der rohen Naturalwirtschaft. Der frisch aufblühende Handel in den zahlreich aufschießenden Städten treibt zur Geldwirtschaft und im zwölften Jahrhundert lassen sich bereits nicht unbedeutende Ansätze der Kreditwirtschaft nachweisen. Mit einer so jähen und mächtigen Entwicklung der wirtschaftlichen Verhältnisse konnte das heimische Recht, das lediglich auf die Bedürfnisse der Landwirtschaft berechnet war, in seiner Fortbildung nicht gleichen Schritt halten. Der Rahmen des heimischen Rechtes erwies sich als zu enge, um sich den mächtig daherflutenden neuen Lebensverhältnissen anzupassen und das fremde Recht, welches von jenseits der

Digitized by Google

Alpen eingeführt wurde, fand einen vorbereiteten Boden. Der Prozeß der Rezeption des fremden Rechtes würde sich wahrscheinlich auch vollzogen haben, wenn ihm jene weltgeschichtliche Fiktion nicht zu Hilfe gekommen wäre, welche das ganze Mittelalter hindurch Europa beherrschte. Seit Karl der Große am Weihnachtstage des Jahres 800 vom Papst Leo III. zum Imperator Augustus, zum römischen Kaiser, gekrönt worden war, erblickte man in dem deutschen König, der mit der Kaiserkrone gekrönt wurde, den Nachfolger der alten römischen Cäsaren und seitdem mit Otto I. das Kaisertum auf den deutschen König übergegangen war, galt das deutsche Reich als die Fortsetzung des römischen Weltreichs. Es war nur ein Ausfluß dieser Idee, wenn man in dem Rechte des alten römischen Weltreiches das Recht des neuen Weltreichs, das Weltrecht sah. Weltkirche, Weltreich und Weltrecht waren die Begriffe, die sich aus der Anschauung jener Zeit ergaben.

Als Weltrecht wurde denn auch das römische Recht auf den italienischen Volksschulen gelehrt, als solches wurde es von den Doktoren und Lizenziaten der Rechte in ihre Heimat gebracht und anfangs neben, bald auch an Stelle des heimisches Rechtes, angewendet. Über drei Jahrhunderte währte der Gang der Entwicklung, bis das römische Recht fast in ganz Europa, sei es unbewußt, sei es bewußt, Eingang gefunden hatte. An die Stelle des spröden heimischen Rechtes trat ein ausgebildetes Verkehrsrecht, welches in einer mehr als tausendjährigen Vergangenheit sich die größte Anpassungsfähigkeit an die Lebensverhältnisse erworben hatte und das überdies entstanden war bei einem für die Formung und Entwicklung des Rechtes besonders begabten Volke. Harte Kämpfe kostete es trotz alledem, ehe das fremde Recht sich Bürgerrecht in Europa erwerben konnte. Es war Juristenrecht, das Volk stand ihm fremd und feindselig gegenüber. Von seinem Standpunkte mit Recht. Denn das fremde Recht brachte neue, unbekannte Einrichtungen, welche die Interessen von Tausenden, ja Millionen verletzten. Denken wir nur an die Schmälerung des Erbrechts der Familie durch die Einführung der Testamente, die bis dahin diesseits der Alpen unbekannt waren. Das neue Recht war überdies in einer fremden Sprache geschrieben und schon darum der Masse des Volkes ein Geheimnis. Mißverständliche Auffassung des neuen Rechtes brachte endlich auch das geheime Verfahren und so wurde die Scheidewand zwischen Volk und Recht immer höher und stärker. Manches Sprichwort aus jener Zeit lehrt uns, wie heftig der Widerstand war, dem das Eindringen des fremden Rechtes begegnete: „Juristen sind schlechte Christen" hieß es damals, und noch im Jahre 1515 schrieben die aufrührerischen Bauern: „Die Doktoren der Rechte sollen aller weltlichen Rechte müßig stehen, darum, daß sie die Stiefväter und nicht die rechten Erben des Rechtes sind."

Schließlich wird dieser Widerstand doch überwunden. Die Institute des römischen Rechtes bürgerten sich ein und sie wurden derart heimisch in Europa, daß die drei großen Kodifikationen zu Ende des achtzehnten Jahrhunderts und zu Beginn des neunzehnten Jahrhunderts: das preußische Landrecht, der Code civil und das österreichische bürgerliche Gesetzbuch vorwiegend römisches Recht, häufig sogar mißverstandenes römisches Recht kodifizierten. Auch in der neuesten Kodifikation, dem deutschen bürgerlichen Gesetzbuch, das am Ende des vorigen Jahrhunderts zum Abschluß gelangte, überwiegt weitaus der Einfluß des römischen Rechts und nun wird es uns verständlich, warum Rudolf von Ihering die Rezeption des römischen Rechtes ein märchenhaftes Stück Geschichte nennt. Ein Jahrtausend nach dem Absterben des Römerreiches macht das zivilisierte Europa bei dem längst dahingegangenen Volke eine kulturgeschichtliche Anleihe. Es tritt die Erbschaft an, die ihm Rom hinterlassen hatte: Ein totes Recht erwacht zu neuem Leben, ein Recht in fremder Zunge, zugänglich nur den Gelehrten, ertrotzt sich gegen allen Widerstand den Sieg. So hat Rom zum dritten Male seine Weltherrschaft angetreten.

In dieser äußerst merkwürdigen Erscheinung ist aber auch der Schlüssel zu suchen für die zwischen Volk und Recht eingetretene Entfremdung. Das Rechtssystem war ein Labyrinth geworden, in welches der Laie nicht mehr einzudringen wagte und so ist es im Wesen bis auf den heutigen Tag geblieben, zum Schaden des Rechtes, das nicht wieder ein volkstümliches geworden ist. Denn das Recht ist die Form, in welcher sich Tag für Tag unser ganzes äußeres Leben abspielt. Man könnte füglich das Recht die Mechanik des bürgerlichen Lebens nennen. Von dem ersten Augenblick an, da der werdende Staatsbürger im Keime entsteht, umfängt ihn das aus zahllosen feinen Fäden gesponnene Netz des Rechtes. Gleich der Atmosphäre, die unseren Weltkörper umhüllt und ihn während der Wanderung durchs All keinen Augenblick verläßt, so umfaßt die Rechtssphäre den Menschen vom ersten Moment seines Daseins, bis er sein müdes Haupt zur letzten Ruhe bettet.

Schon das werdende Leben ist unter den Schutz des Rechtes gestellt. Das Recht regelt das Rechtsverhältnis zwischen Eltern und Kindern; Unmündige und Minderjährige werden unter den Schutz der Eltern und wenn diese fehlen, unter den der Vormünder und Kuratoren gestellt. Das Recht regelt jene beiden Institute, auf welchen, wenigstens zur Stunde noch, unsere gesamte Kultur aufgebaut ist: Die Ehe und das Eigentum. Und dem privatrechtlichen Schutz gesellt sich zu seiner Verstärkung der strafrechtliche. Vielleicht am klarsten und deutlichsten sehen wir auf dem Gebiete des Verkehrswesens die Wirkung des Rechtes im täglichen Leben. Unser ganzer Verkehr, unser Handel und Wandel, die wirtschaftlichen Beziehungen der Menschen zueinander beruhen auf dem Vertrag. Das von dem Einen gegebene, von dem Andern angenommene Versprechen wird verbindlich, seine Ausführung erzwingbar. Ohne Vertrag ist kein Verkehr denkbar. Ohne Vertragsrecht würden die Menschen heute noch, voneinander losgelöst, das Leben von Nomaden oder Jägervölkern leben. Denn der Verkehr ist der Pfadfinder in der Wildnis, der Fackelträger der Kultur. Aller Verkehr aber beruht auf dem Sichvertragen, sohin auf dem Vertrage und dem rechtlichen Schutz, den dieser genießt. Kein Tag vergeht, wo nicht jeder von uns Verträge abschließt und doch, wie selten bringen wir es uns zum Bewußtsein, daß wir damit Rechtsgeschäfte schließen, Rechtsakte vollziehen. Gleichwie uns der Atem, das Sehen, das Hören, die Funktionen der Körperorgane überhaupt nicht zum Bewußtsein gelangen, so lange sie normal und ohne jegliche Störung vor sich gehen, ebenso ergeht es uns auch mit den rechtlichen Funktionen, die wir vollziehen. So lange diese normal verlaufen, so lange sich ihnen nicht eine widerstrebende, störende Kraft in den Weg stellt, so lange werden wir auch nicht gewahr, daß es Rechtssätze sind, die wir zur Anwendung bringen, daß es ein Rechtsorganismus ist, dem wir dienen, in dem wir handeln. Erst wenn die Störung eintritt, erst wenn der Käufer den Kaufpreis nicht bezahlt, der Verkäufer die von uns gekaufte Sache nicht liefert, der Schuldner das ihm geliehene Darlehen nicht zurückzahlt, der Verwahrer den ihm anvertrauten Gegenstand nicht zurückstellt, der Vollmachtträger die Grenzen seiner Vollmacht überschreitet, erst dann wird es uns klar, daß wir uns in einer Rechtssphäre bewegt haben und dann appellieren wir an das Recht, wir setzen das Recht, das sich vor der Störung im Zustand der Ruhe und des Gleichgewichts befand, in Bewegung, wir betreten den Weg Rechtens, den Weg des Prozesses.

Allein, selbst über das Leben des Individuums hinaus erstreckt sich die Rechtssphäre, welche es umgibt. Wie in der

Digitized by Google

Welt des Geistes überhaupt, so hat der Tod über den Organismus des Rechtes keine Macht. Mag auch das Individium hinwegsterben, die ihm anhaftenden Rechtsverhältnisse bestehen fort. Mag der bisherige Träger des Vermögens dahinschwinden, das Vermögen überdauert seinen Herrn. Andere Personen treten in die leer gewordene Stelle und füllen die durch den Tod entstandene Lücke wieder aus. So sind die rechtlichen Mächte die dauernden und wesentlichen; die persönlichen dagegen die wechselnden und zufälligen. Denn das Erbrecht gibt den Rechtsverhältnissen eine von der Kürze des menschlichen Einzellebens unabhängige Dauer und Festigkeit. Es wahrt als gesetzliches, als Intestaterbrecht die wenigstens relative Unvergänglichkeit der Rechtsverhältnisse. Es wahrt als testamentarische Erbfolge dem ehemaligen Willen eines jetzt Willenlosen, dem es die Macht verleiht, über sein natürliches Ziel hinaus bindende Kraft zu üben. Der Aufbau des Erbrechts ist der Triumph und die Vollendung des Rechts. Wie heftig auch die Angriffe sein mögen, welche gegen diese Institution gerade jetzt geführt werden, wie berechtigt in manchen Punkten auch die ätzende Kritik sein mag, die an dieser Form arbeitslosen Vermögenerwerbes geübt wird, so prägt sich doch andererseits gerade im Erbrecht unverkennbar eine große Kulturidee aus. „Der Begriff des Erbrechts", sagt Rudolf von Ihering, „erstreckt sich so weit, wie die menschliche Kultur. Erbgang ist die Bedingung jedes menschlichen Fortschrittes. Erbgang im kulturhistorischen Sinne bedeutet: Der Nachfolger arbeitet mit den Erfahrungen, dem materiellen, geistigen und ethischen Kapital seines Vorgängers. Die Aufgabe beginnt bei ihm nicht wie beim Tier, das stets auf das Anfangsniveau herabsinkt, immer wieder von neuem, sondern der Nachfolger nimmt sie auf, wo der Vorgänger sie gelassen. Die Geschichte ist das Erbrecht im Leben der Menschheit."

Ich habe von einem Rechtsorganismus gesprochen. Ist aber das Recht ein Organismus, ist es mehr als eine vom Zufall oder von Willkür zusammengewürfelte Sammlung von Normen? Ich denke, nach dem oben Ausgeführten beantwortet sich die Frage von selbst.

Wenn das Recht unser ganzes Leben umgibt und alle Lebensverhältnisse durchdringt, wenn es die Formen schafft, in denen sich der Mensch zum Menschen gesellt, dann muß es doch mehr sein, als ein von Gott verlassenes Spiel des Zufalls, mehr als eine Raritätensammlung, enthaltend die Ablagerungen der Laune und der Willkür der Jahrhunderte. Manches im heutigen Recht gehört gewiß einer vergangenen Periode an. Manches ist veraltet, verknöchert, versteinert und harrt der Beseitigung oder der Umgestaltung. Aber vieles, was dem Auge des Laien und selbst dem Auge des historisch ungeschulten Juristen heute inhalt- und bedeutungslos erscheinen mag, hat in Geschichte und Sitte seine tiefe Bedeutung und ernste Begründung.

Wir wissen also, was das Recht nicht ist, wir stehen aber immer noch vor der Frage: was ist das Recht? Mit der Definition der alten Römer, das Recht ist die Wissenschaft und die Kunst der Billigkeit und des Guten, können wir uns heute kaum mehr zufrieden geben. In die große Kontroverse, die seit Immanuel Kant zwischen Philosophen und Juristen bis auf den heutigen Tag gekämpft wird, uns einzulassen, fehlt uns Neigung und Zeit. Für unsere Zwecke genügt eine realistische, den Lebensverhältnissen entsprechende Begriffsbestimmung und diese fließt von selbst aus unserer Darstellung. Wir wählen jene Iherings: Das Recht ist die Sicherung der Lebensbedingungen der Gesellschaft in der Form des Zwanges.

Mit dieser Definition haben wir ein Dreifaches erreicht: Durch das Moment des Zwanges haben wir das Recht scharf abgegrenzt von dem verwandten und benachbarten Gebiet der Moral. Wir haben ferner das geschichtliche Moment im Recht betont und wir sind endlich der Art seiner Entstehung und der Ursache, ja der Notwendigkeit seiner Veränderlichkeit näher getreten.

Indem wir das Recht als die Sicherung der Lebensbedingung der Gesellschaft bezeichnen, haben wir es einerseits als das Ergebnis, anderseits als Faktor aller sozialen und kulturellen Verhältnisse eines bestimmten Volkes erkannt. Wir haben damit die Herrschaft der Willkür und des Zufalls auf dem Rechtsgebiete ausgeschlossen und die früher oft behauptete Möglichkeit beseitigt, aprioristisch ein begriffliches, für alle Zeiten und Völker giltiges Universalrecht zu konstruieren, von dem ein geistvoller Schriftsteller sagt: Ein Universalrecht für alle Völker steht auf einer Linie mit einem Universalrezept für alle Krankheiten.

Die Lebensbedingungen der Gesellschaft ändern sich und daher unterliegen die Anschauungen der Gesellschaft über das, was sie als ihre Lebensbedingungen zu betrachten hat, dem steten Wechsel. Darum ist auch das Recht in unausgesetzter Veränderung, in steter Bewegung begriffen. Gerade darin liegt der Schlüssel zu der jedem denkenden Beobachter auffallenden Erscheinung, daß oft dasjenige, was gestern Unrecht war, heute Recht sein kann und umgekehrt. Und noch frappierender ist die Möglichkeit, daß dasjenige, was gestern ein schwer verpöntes Verbrechen war, heute gebotene Rechtspflicht sein kann. Beweise in Hülle und Fülle liefert die Geschichte aller Zeiten. Erinnern wir uns an die Entstehung des Christentums. Mit Feuer und Schwert wüteten die römischen Imperatoren gegen die neue Lehre. Nicht bloß persönliche Grausamkeit war ihre Triebfeder, sondern die römische Gesellschaft lebte der festen Überzeugung, daß der römische Nationalstaat mit dieser Lehre nicht bestehen könne, daß diese seine Grundpfeiler erschüttere, eine seiner Existenzbedingungen, die nationale Staatsreligion untergrabe. Ein Jahrtausend später standen Staat und Gesellschaft auf dem diametral entgegengesetzen Standpunkt. Der Staat war zur Überzeugung gelangt, daß er ohne die christliche Religion nicht bestehen könne und nun nahm er keinen Anstand, Feuer und Schwert gegen die Häretiker in Anwendung zu bringen. Staat und Gesellschaft hatten ihre Meinung über ihre Existenzbedingungen geändert.

Ein anderes Beispiel: Dem römischen Bauer galt die Sicherung des Grundeigentums und der Feldwirtschaft als eine Lebensbedingung der Gesellschaft. Der römische Bauer glaubte aber auch an das Hinüberzaubern der Saat vom fremden auf das eigene Grundstück. Er glaubte an das Besprechen der Feldfrüchte. Darum setzte das Zwölftafelgesetz auf das Besprechen der Saat und das Verzaubern der Feldfrüchte ebenso die Todesstrafe, wie auf die Verrückung der Grenzen und den nächtlichen Felddiebstahl. Im Mittelalter zitterte die ganze Gesellschaft vor dem Teufel und seinen Schützlingen, den Zauberern und Hexen. Gesellschaft und Kirche lebten in der Überzeugung, daß Hexen und Zauberer sie in ihren Grundlagen bedrohen und die Kirche insbesondere sah in der Herrschaft des Teufels eine Bedrohung des Reiches Gottes. Darum flammten die Scheiterhaufen auf und Tausenden und Abertausenden wurde ein qualvoller Tod bereitet. Wir mögen heute über die Torheit und den Aberglauben jener Zeit lächeln und die armen Opfer bedauern, allein jede Generation hat ihre eigenen Anschauungen über ihre Lebensbedingungen und kein späteres Geschlecht darf den Maßstab seiner Lebensbedingungen an die Vergangenheit und ihr Recht legen.

Sehen wir ja doch den Kampf der Meinungen und subjektiven Anschauungen über das, was als Lebensbedingungen der Gesellschaft zu betrachten ist und wie diese zu sichern wären, täglich vor unseren Augen. In jedem einzelnen Gesetze, welches der Gesetzgebung zur Verhandlung vorliegt, spielt diese Frage die entscheidende Rolle. Der Kampf der Parteien,

Digitized by Google

der politischen wie der wirtschaftlichen, dreht sich um die Meinung, was als Lebensbedingung der Gesellschaft aufzufassen sei und wie diese gesetzgeberisch gefördert und geschützt werden könne. Mögen wir den gesetzgebenden Organen welche Einrichtung immer geben, nie wird die Gesetzgebung aus dem Kreise jener Anschauungen und Gedanken heraustreten, in welche Volkssitte, Volksglaube, Volksbildung und Volkskultur sie bannen.

Ist aber das Recht die Sicherung der Lebensbedingungen der Gesellschaft, dann ist es zugleich eine planmäßig organisierte ethisch-ökonomische Zweckschöpfung und eine solche würde es wohl verdienen, daß auch der Laie ihr nahe trete, daß die Lehre des Rechtes Verbreitung findet in den weitesten Kreisen, damit sie dem Einzelnen Belehrung biete nicht nur über sein Verhalten gegenüber den zahllosen Rechtsverhältnissen, in denen er steht und in denen er Tag um Tag, Stunde um Stunde lebt, sondern, daß sie ihn anleite zur Erkenntnis des Grundes und des Zweckes des Rechtes und der einzelnen Rechtssätze.

Man lehrt uns die Planmäßigkeit der Schöpfung erkennen in der Blume und im Baum; man weist uns auf die Gestirne, um in der Unermeßlichkeit ihrer Zahl und in den Gesetzen ihrer Bewegung das erhabenste Beispiel der planmäßigen Leitung der Welt zu finden. Aber so hoch der Geist steht über der Materie, so hoch steht auch die Ordnung und die Majorität der geistigen Welt über der substantiellen. Wunderbarer fast als die Bewegung der Weltkörper im Raume, ist die Bewegung der sittlichen Gedanken in der Zeit, denn sie gehen nicht unangefochten einher wie die Gestirne, sondern sie stoßen bei jedem Schritt auf den Widerstand, den menschlichen Eigensinn und Unverstand, die Engherzigkeit und die Leidenschaften der menschlichen Geschöpfe, die diese ihnen entgegensetzen. Wenn sie dennoch sich verwirklichen im bunten Gewirre einander widerstrebender Kräfte, wenn das sittliche Planetensystem in derselben Ordnung sich bewegt wie das Planetensystem des Himmels, so liegt hierin ein ebenso glänzender Beweis des planmäßigen Baues dieses Alls wie in allen jenen Belägen, die man der äußeren Natur entnimmt.

CHRONIK.

K. u. k. Pionnier-Kadettenschule in Hainburg. Im kommenden Schuljahre werden in den I. Jahrgang der k. und k. Pionierkadettenschule in Hainburg zirka 30 Aspiranten nach Absolvierung der Unterstufe einer Mittelschule aufgenommen. Gesuche sind bis längstens 15. August an diese Schule einzusenden, worauf Reflektanten mit Rücksicht auf den heuer zu erwartenden großen Andrang besonders aufmerksam gemacht werden. Nähere Auskünfte erteilt gerne das Schulkommando.

Verkehr und Einnahmen der k. k. österreichischen Staatsbahnen im Mai 1908.

I. Eigene und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen.

(Betrieblänge 10.622 *km* 1908 und 1907.)

Befördert wurden im Bereiche der k. k. Staatsbahnlinien 5,276.800 Personen und 3,538.100 *t* Güter, eingenommen hiefür K 7,636.000 bezw. K 19,182.200, zusammen K 26,818.200 (+ K 995.426 gegen Mai 1907). Im Bereiche der k. k. Nordbahndirektion 1,279.100 Personen und 1,571.800 *t* Güter; eingenommen hiefür K 1,702 300 bezw. K 7,901.100, zusammen K 9,603.400 (+ 658.329 gegen Mai 1907).

Nach der provisorischen Ermittlung stellten sich im Monate Mai 1908 die Transporteinnahmen bei den

Westlichen Staatsbahnen

im Personenverkehre auf K 5,352.900 (4,232.600 Reisende), im Güterverkehre auf K 13,617.300 (2,830.600 *t*), bei den

Östlichen Staatsbahnen

im Personenverkehre auf K 2,283.100 (1,044.200 Reisende), im Güterverkehre auf K 5,564.900 (707.500 *t*) auf den staatlichen Linien der

Nordbahn

im Personenverkehre auf K 1,702.300 (1,279.100 Reisende), im Güterverkehre auf K 7,901.100 (1,571.800 *t*).

Gegenüber dem definitiven Erfolge des vorjährigen Vergleichsmonats zeigt die Gesamteinnahme des Personenverkehrs der älteren Staatsbahnen ein Mehrergebnis von K 157.609 (+ 159.700 Reisende), jene des Güterverkehres ein solches von K 837.817 (+ 141.200 *t*).

Von der Mehreinnahme des Personenverkehres entfallen K 122.810 (+ 152.800 Reisende) auf das

Westliche

und K 34.799 (+ 6900 Reisende) auf das

Östliche Staatsbahnnetz.

An der Zunahme des Güterverkehres ist das

Westliche Staatsbahnnetz

mit K 577.041 (+ 89.900 *t*), das

Östliche

mit K 260.776 (+ 51 300 *t*) beteiligt.

Die staatlichen Nordbahnlinien weisen im Personenverkehre einen Ausfall von K 163.615 (— 153.500 Reisende) im Güterverkehre dagegen eine Steigerung um K 821.944 (+ 44.700 *t*) aus.

Obgleich in den Einnahmen des vorjährigen Vergleichsmonates die Ergebnisse des Pfingstverkehres enthalten sind, ergab sich dennoch im Berichtsmonate in den Transporteinnahmen des Personenverkehres der älteren Staatsbahnen eine Mehreinnahme, welche hauptsächlich auf die infolge der günstigen Witterungsverhältnisse gesteigerte Frequenz im Bahnverkehre zurückzuführen ist.

Der Güterverkehr weist sowohl auf den vorgenannten Linien, wie auch auf jenen der Nordbahn, eine Zunahme in der Beförderung von Kohle, Holz, Baumaterialien, teilweise auch von Getreide, auf den östlichen Staatsbahnen auch noch von Petroleum und lebenden Tieren auf, woraus auch die bemerkenswerte Mehreinnahme dieses Verkehres zumeist erwachsen ist.

II. Wiener Stadtbahn.

(Betriebslänge 38 *km*.)

Befördert 3,170.000 Personen und 64.000 *t* Güter; eingenommen hiefür K 430.000 bezw. 65 000, zusammen K 495.000 (+ 11.398 gegen Mai 1907).

Auf Grund der provisorischen Ermittlung der Transporteinnahmen der Wiener Stadtbahn pro Monat Mai 1908 ergab sich im

Personenverkehre

eine Mehreinnahme von K 12.324 (+ 70.000 Reisende), im

Güterverkehre

dagegen ein Ausfall von K 926 (— 1000 *t*).

Verkehr und Einnahmen der österreichischen Eisenbahnen im Monate April 1908.

A. Haupt- und Lokalbahnen.

Im Monate April 1908 wurden auf den österreichischen Haupt- und Lokalbahnen 16,544.189 Personen und 11,155.640 *t* Güter befördert und K 64,510.969 vereinnahmt, d. i. pro Kilometer K 2948.

Im gleichen Monate 1907 betrug die Einnahme K 63,448.603 oder pro Kilometer K 2914; es resultiert daher für den Monat April 1908 eine Zunahme der kilometrischen Einnahmen um 1·2%.

Digitized by Google

In den ersten vier Monaten 1908 wurden auf denselben Bahnen 56,195.563 Personen und 44,763.091 *t* Güter befördert und K 246,473.493 vereinnahmt.

In der gleichen Zeitperiode 1907 betrug die Einnahme K 238,932.894. Da die durchschnittliche Gesamtlänge der österreichischen Haupt- und Lokalbahnen für die viermonatliche Betriebsperiode des laufenden Jahres 21.883 *km*, für den gleichen Zeitraum des Jahres 1907 dagegen 21.771 *km* betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme pro Kilometer für die erwähnte Zeitperiode 1908 auf K 11.263, gegen K 10.975 im Vorjahre, d. i. um K 288 günstiger oder, auf das Jahr berechnet, pro 1908 auf K 33.789, gegen K 32.925 im Vorjahre, d. i. um K 864, mithin um 2·6% günstiger.

B. Kleinbahnen und diesen gleichzuhaltende Bahnen.

Die durchschnittliche Gesamtlänge der Bahnen dieser Gruppe betrug im Monate April 1908 582·46 *km*.

Im Monate April 1908 wurden 28,989.369 Personen und 35.898 *t* Güter befördert und hiefür K 4,055.168 vereinnahmt, wobei auf den Personenverkehr K 4,007.899 und auf den Güterverkehr K 47.269 entfallen.

Im gleichen Monate 1907 resultierte bei einer durchschnittlichen Gesamtlänge von 557·56 *km* eine Gesamteinnahme von K 3,746.500.

In der Zeitperiode vom 1. Jänner bis Ende April 1908 betrug die Gesamtfrequenz 108,860.121 Personen und 122.591 *t* Güter und die Gesamteinnahme K 15,272.338 (Personenverkehr K 15,109.319 und Gütrverkehr K 163.019).

In der gleichen Zeitperiode 1907 betrug die Gesamteinnahme K 13,881.466, wobei auf den Personenverkehr K 13,732.907 und auf den Güterverkehr K 148.559 entfallen.

Straßen- und Kleinbahnkongreß. In der Zeit vom 17. bis 21. September wird der internationale Straßenbahn- und Kleinbahnverein den satzungsmäßigen Kongreß in Mailand abhalten. Die Tagesordnung enthält folgende Verhandlungsgegenstände: 1. Normalien für Gleichstrommotoren; 2. Bewährung, Anschaffungs- und Unterhaltungskosten der für elektrische Straßenbahnen verwendeten mechanischen Bremsen; 3. das Normalprofil der Straßenbahnwagen unter besonderer Berücksichtigung der Breitenmaße; 4. die höchstzulässigen Geschwindigkeiten der Kleinbahnen, bezw. Lokalbahnen: *a)* für Linien mit besonderem Planum, *b)* für Linien, welche das Straßenplanum benützen; 5. Oberbau der Kleinbahn-, bezw. Lokalbahnlinien unter besonderer Berücksichtigung: *a)* der Schienenlänge, *b)* der vergossenen und geschweißten Stöße (Falk, Goldschmidt u. s. w.), *c)* der versetzten Schienenstöße, *d)* die Mittel zur Verminderung des Lösens der Laschenschrauben; 6. Dampfturbinen und ihre Anwendung auf den elektrischen Bahnbetrieb; 7. neueste Fortschritte auf dem Gebiete des elektrischen Straßenbahn- und Kleinbahnbetriebes; 8. die wirtschaftliche Bedeutung der Sauggasanlagen und Sauggasmotore für Betriebszwecke bei Straßenbahnen und Kleinbahnen; 9. Geleisebau der innerstädtischen Straßenbahnen; 10. Vor- und Nachteile der Speisung größerer Straßenbahnnetze mittels von einander isolierter oder nicht isolierter Bezirke, im Vergleiche zur Speisung ohne jede Sektionierung; 11. praktische Ergebnisse aus der Verwendung der Wagenstromzähler. Die ersten fünf Fragen sind zur Diskussion, die letzten sechs Fragen zur Berichterstattung gestellt.

Spar- und Darlehensverein der Bediensteten der k. k. Staatsbahndirektion Wien. Nach dem kürzlich erstatteten Rechenschaftsberichte für das Jahr 1907 des genannten Vereines beträgt sein Mitgliederstand mit Ende 1907 2951, nachdem im Laufe des Jahres 1907 1065 Mitglieder zugewachsen und 137 ausgeschieden sind. Die Anteilseinlagen betrugen K 359.000·57, die Spareinlagen K 59.880·81, die ausständigen Darlehen K 716.908·06. Seit dem Bestande der Genossenschaft wurden an Darlehen bewilligt K 1,435.197. Der Reservefond beziffert sich mit Ende des Berichtsjahres mit K 14,503·93. Die Verwaltungsauslagen betrugen K 10.415, der Reingewinn K 21.879, von welchem für die Anteilsanlagen der Mitglieder eine 5%ige Dividende im Gesamtbetrage von K 14.262 zur Verteilung gelangt ist. Bei der Nordbahndirektion in Wien und bei den Staatbahndirektionen Linz, Prag und Olmütz bestehen Lokalkomitees.

LITERATUR.

„Österreichisches Kursbuch.“ Von diesem offiziellen Kursbuche (früher „Der Conducteur“) ist soeben die Augustausgabe erschienen, welche wieder die neuesten Eisenbahn- und Dampfschiffahrtspläne und Fahrpreise sowie einen Führer an den Eisenbahnen, Karten und Städtepläne enthält. Neu beigegeben ist seit 1. Juni eine besondere, sehr zweckmäßige Zusammenstellung der Reiseverbindungen zwischen österreichischen Landeshauptstädten untereinander und mit österreichischen Kurorten. Preis der großen Ausgabe K 1·60, der kleinen K —·90. Verlag von R. v. Waldheim, Wien.

Luegers Lexikon der gesamten Technik und ihrer Hilfswissenschaften. Zweite, vollständig neu bearbeitete Auflage. XXIX. und XXX. Abteilung. Preis jeder Abteilung Mk. 5 (Stuttgart, Deutsche Verlagsanstalt).

Die sehr bedeutenden Erweiterungen aller wichtigen Abhandlungen des Lexikons, die in dessen zweiter Auflage durch Vermehrung der Bändezahl und des Kleindrucks ermöglicht wurden, greifen auch in diesen Abteilungen Platz; es sind darin die Stichworte „Mondamin“ bis „Papierfabrikation“ erledigt worden. Vor allem ist wieder das wohlgelungene Bestreben anzuerkennen, überall durch Vermehrung des Figurenmaterials die Anschaulichkeit des Mitgeteilten zu erhöhen. Unter den größeren Artikeln zeichnen sich jene aus dem Gebiete der Maschinentechnik (Maschinenelemente, mechanische Technologie, Elektrotechnik usw.) sowohl durch Aufnahme neuer Stichworte als auch durch umfassendere Behandlung der Einzelheiten vorteilhaft aus. Bezüglich des Eisenbahnwesens sind besonders die Abhandlungen über Neigungswechsel, Oberbau und Oberbaugeräte hervorzuheben, in welchen sich Wissenschaft und praktische Erfahrung glücklich zusammenfinden. Den Ansprüchen der Neuzeit entsprechend, sind die Artikel über Beleuchtungswesen gegenüber der ersten Auflage mehr spezialisiert worden. Der Artikel Nutzhölzer nimmt einen verhältnismäßig großen Raum ein. Endlich ist gegenüber der ersten Auflage vollständig neu die Behandlung der Stichwörter aus dem Gebiete der graphischen Künste und der Photographie. So ist es den zahlreichen und hochangesehenen Autoren des Lexikons wieder gelungen, den Fortschritt dieses hervorragenden Werkes in anerkennenswerter Weise zu fördern und die Verlagshandlung hat alles getan, um das Lexikon in der Ausstattung anziehend und wertvoll zu gestalten.

CLUB-NACHRICHTEN.

Am 23. Juli d. J. fand unter dem Präsidium Sr. Exzellenz Dr. v. Wittek eine Sitzung des Ausschußrates statt, in welcher die Besetzung der ausgeschriebenen Stelle des Club-Sekretärs auf der Tagesordnung stand.

Ein aus dem Schoße des Ausschußrates gewähltes Komitee traf die Auswahl der eingelaufenen Bewerbungsgesuche und beantragte endlich die Aufnahme des Herrn Vincenz Magerl, Oberinspektor der k. k. österr. Staatsbahnen i. P.

Der Ausschußrat nahm diese Wahl einstimmig an und wird Herr Oberinspektor Magerl am 1. September d. J. den Dienst im Sinne der Konkursausschreibung als Club-Sekretär antreten.

Ober-Ingenieur B. Krizer, Schriftführer.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten.

Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hilscher.

Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

Niederschlesisch-österr. Kohlenverkehr.

Nachtrag I zum Tarif vom 1. Februar 1908.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1908, soweit kein anderer Zeitpunkt angegeben und insoweit Frachterhöhungen eintreten mit Gültigkeit vom 1. September 1908, tritt zu dem im Gegenstande genannten Tarife der Nachtrag I in Kraft. Derselbe enthält die im Verfügungswege eingeführten Frachtsätze, sowie Ergänzungen des Tarifes, geänderte Frachtsätze und Berichtigungen des Kilometerzeigers.

Abdrücke dieses Tarifnachtrages sind durch die beteiligten Eisenbahnverwaltungen zum Preise von 12 h (10 Pf.) für das Stück erhältlich:

K. k. priv. österreichische Nordwestbahn und k. k. priv. Süd - Norddeutsche Verbindungsbahn auch Namens der beteiligten Verwaltungen.

Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Verkehr.

Einführung des Nachtrages 5 zum Tarifheft I.

Mit 1. August l. J. tritt zum Tarifheft 1 für den Teil II des Ost-Mitteldeutsch-Sächsischen Verkehres vom 1. Jänner 1907 der Nachtrag 5 in Kraft, welcher in den Stationen Reichenberg, Raspenau und Friedland i. B., sowie bei der unterzeichneten Direktion zur Einsicht erliegt; Exemplare sind bei der kgl. Eisenbahn-Direktion Berlin und bei der unterzeichneten Direktion zum Preise von 12 h pro Stück erhältlich.

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif Teil I, Abteilung B.

(Einführung des Nachtrages I.)

Mit 1. Juli 1908 ist der Nachtrag I zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif Teil 1, Abteilung B, vom 1. April 1908 in Kraft getreten. Exemplare erliegen in den Stationen Reichenberg, Raspenau und Friedland i. B., sowie bei der unterzeichneten Direktion zur Einsicht bereit und sind bei der königl. Eisenbahndirektion Berlin und bei der unterzeichneten Direktion zum Preise von 6 Hellern erhältlich.

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif Teil I, Abteilung A.

(Einführung des Nachtrages V.)

Am 1. Juli 1908 gelangte der Nachtrag V zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif Teil I, Abteilung A, vom 1. April 1906 zur Einführung. Exemplare erliegen in der Station Reichenberg, Raspenau und Friedland i. B. sowie bei der unterzeichneten Direktion zur Einsicht bereit und sind bei der königl. Eisenbahndirektion Berlin, ferner bei der unterzeichneten Direktion zum Preise von 6 Hellern erhältlich.

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif Teil II, Gemeinsames Heft für den Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen untereinander.

(Einführung des Nachtrages IV.)

Mit 1. Juli 1908 gelangte zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarife Teil II, Gemeinsames Heft für den Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen untereinander, vom 1. Jänner 1907, der Nachtrag IV, zur Einführung. Exemplare erliegen in den Stationen Reichenberg, Raspenau und Friedland i. B., sowie bei der unterzeichneten Direktion zur Einsicht bereit und sind bei der königl. Eisenbahndirektion Berlin, ferner bei der unterzeichneten Direktion zum Preise von 6 Hellern für das Stück erhältlich.

K. k. priv. Süd Norddeutsche Verbindungsbahn.

Pränumerations-Einladung

auf die

„Österreichische Eisenbahn-Zeitung"

Organ des „Club österreichischer Eisenbahn-Beamten".

Erscheint vom April bis Oktober am 1. und 15. jedes Monates, von November bis März jeden Montag.

Mit 1. März 1908 begann das II. Quartal des XXXI. Jahrganges dieser im In- und Auslande verbreiteten, vom „Club österreichischer Eisenbahn-Beamten" herausgegebenen Zeitschrift.

Die „Österreichische Eisenbahn-Zeitung" bringt in jeder Nummer einen Leitartikel über irgend einen zeitgemäßen Gegenstand technischen, juristischen, kommerziellen oder administrativen Inhaltes aus dem Gesamtgebiete des Eisenbahnwesens, immer von berufenen Fachmännern. Besondere Rücksicht wird auf alle Erfindungen, Neuerungen und Fortschritte in allen fachlichen Zweigen genommen und der Lauf der Eisenbahnpolitik in sachlicher, objektiver Weise dargestellt. Stehende Rubriken sind: die technische Rundschau, worin die neuesten eisenbahntechnischen Nachrichten aus allen Kulturländern gebracht werden, volkswirtschaftliche Rundschau, worin auf alle wichtigen Vorgänge und Bedürfnisse der heimischen Volkswirtschaft mit besonderem Hinweis auf die sich ergebenden tarifarischen und verkehrstechnischen Fragen aufmerksam gemacht wird, elektrische Bahnen, worin Neuerungen und Neuanlagen besprochen werden, dann die Chronik für Personalien und Miszellen, eine kompendiöse Besprechung aller fachliterarischen Erscheinungen und ein Abdruck der im „Club österreichischer Eisenbahn-Beamten" abgehaltenen fachlichen Original-Verträge.

Die Mitglieder des „Club österreichischer Eisenbahn-Beamten" erhalten die Zeitung unentgeltlich.

Solange der Vorrat reicht, werden komplette Jahrgänge früheren Datums gebunden oder lose, zu bedeutend ermäßigten Preisen abgegeben.

Die „Österr. Eisenbahn-Zeitung" erscheint seit Beginn des XVII. Jahrganges in wesentlich vergrößertem Umfange und kostet inklusive Zusendung per Post

Für Österreich-Ungarn:		Für das Deutsche Reich:		Für das übrige Ausland:	
ganzjährig Kronen	10.—	ganzjährig . . Mark	18	ganzjährig . Francs	20
halbjährig „	5.—	halbjährig . . „	9	halbjährig . „	10

Die Administration, Wien, I. Eschenbachgasse 11, Mezzanin

Gültig ab 1. Mai 1908.

K. k. Österreichische Staatsbahnen.

Kürzeste Zugverbindungen:

Wien—Arlberg—Paris—Genf

[illegible]

Wien Pontafel Venedig Rom und Mailand Genua.

[illegible]

Wien – Lemberg Odessa – Kiew und Czernowitz – Bukarest Constanza – Constantinopel

[illegible]

Wien – Köln – Brüssel – London.

[illegible]

Wien – Prag

[illegible]

Wien – Eger – Cassel – (Köln) Aachen.

[illegible]

Stadtbureau der k. k. österr. Staatsbahnen in Wien, I., Wallfischgasse 15.

[illegible]

Gültig ab 1. Juni 1908. K. k. Österreichische Staatsbahnen. Sommerdienst 1908.

Kürzeste Zugverbindungen

von **Wien, Prag** und **Karlsbad** nach

dem **Salzkammergute, Badgastein, Innsbruck, München** und **Bad Reichenhall sowie umgekehrt.**

[illegible]

Digitized by Google

Wilhelm Beck & Söhne
k. u. k. Hoflieferanten
FILIALEN: Lemberg, Innsbruck, Sarajevo.
Wien, VIII. Langegasse 1, Zentrale.
Uniformen, Uniformsorten
Kürschnerwaren und Kappen
für Eisenbahnen. 651

Fabrik für
Eisenbahnsicherungsanlagen
Südbahn-Werk
Wien
X/3 Triesterstraße Nr. 40.
Telephon 8978.
Bahnschranken, Vorläutesicherungen, Schrankenantriebe. Zentral-Stellwerke, Blockapparate. Signale, Kontaktschienen, Fühlschienen, Sperrbäume. Wechselsperrschlösser. 636

Stefan v. Götz & Söhne
Wien und Budapest

Wien
XX/1. Bez., Gießmanngasse 2.
XX/1. Nordwestbahnstraße 53.

Budapest
b. Ganz & Co., Steinbrucherstr.

Eisenbahn-Sicherungsanlagen
Bahnschranken mit und ohne Vorläutesicherung,
Zentralweichenstellungen
Signalanlagen, Industriegeleisesicherungen, Geleisesperrbäume, Wechselsperren, Sperrschuhe, Sicherungs- und Signaleinrichtungen aller Art für Eisenbahnen und Ausrüstung hiezu.
Rein pneumatische Niederdruck-Weichen and Signalstellung nach den Patenten der General Railway Signal Co., Buffalo und Rochester U.S.A. und der British Pneumatic Railway Signal Co., Ltd. London.
Werkzeuge und Gebrauchsartikel
für den
Bahnbau, Bahnerhaltungs-
und
Betriebedienst
Berg- und Hüttenwesen
Bremsschuhe, Waggonschieber etc. Patent Bößing
Bremsschlitten Patent Schön.
Seuthe'sche Knall- und Lichtsignale
Telegramm-Adresse: Bahngötz Wien Telephon.
„A B C"-Code fünfte Ausgabe in Verwendung.
Telephon 21682 und 21683 interurban. 637

C. Schember & Söhne
k. und k. Hof-Brückenwagen
und Maschinenfabrik
Wien, I. Akademiestrasse 4
empfehlen ihre Erzeugnisse in Lokomotiv-, Waggon-, Fuhrwerks-, Magazin- und Autom. Wagen sowie Wagen aller Art.

Siemens & Halske
Aktiengesellschaft Wien.
Werk: III. Hainburgerstraße Nr. 29.
Direktion: III. Apostelgasse Nr. 12.
Eisenbahn-Sicherungsanlagen. Schwachstromanlagen.
Telegraphen- und Telephonanlagen, Anlagen für drahtlose Telegraphie, Marine- und Gruben-Signalapparate, Minenzünder, Feuermelde-, Wächterkontroll- und Alarmanlagen, Wassermesser, Wasserstands-Fernmelder, Schalttafel-Meßinstrumente, wissenschaftliche, Laboratoriums- und Eicheinrichtungen, elektromedizinische Apparate, Röntgen-Einrichtungen, Trockenelemente, nasse Elemente, Elemente für Momentbeleuchtung, S. & H.-Beutelelemente, Kabel- und Leitungsdrähte für Telephon- und Telegraphenzwecke. 693

RUNDSCHAU FÜR TECHNIK UND WIRTSCHAFT
ZENTRALORGAN FÜR DIE FORTSCHRITTE DER INDUSTRIE, VERKEHRSTECHNIK, FÜR SOCIALPOLITIK, VOLKSWIRTSCHAFT u. VERWALTUNG
HERAUSGEBER DIPL. ING. ALFRED BIRK, EISENBAHNOBERING. a. D., O. Ö. PROF. a. d. K. K. DEUTSCHEN TECHN. HOCHSCHULE IN PRAG
VERLAG VON A. HAASE, PRAG I. ANNAHOF. POSTSPARKASSENKONTO 50.308. TELEPHON 30 B.
Alleinige Anzeigen-Aufnahme
M. Pozsonyi, Wien,
IX. Hörlgasse 5.

Kraluper Mineralöl-Raffinerie
690
PRAG liefert helle und dunkle Zylinderöle für Normal- und Heißdampf, helle und dunkle Maschinenöle, Wagenachsenöle, Petroleum, Benzin, Fette etc. etc.

Darlehen!
Allgemeine Cautionsbank Aktiengesellschaft
General-Repräsentanz für Österreich:
WIEN, IV. Technikerstraße Nr. 5.

Die Allgemeine Cautionsbank gewährt an **Eisenbahnbeamte** Darlehen gegen Gehaltsvormerkung zu außerordentlich günstigen Bedingungen, u. zw.: 1. Die Bank fordert an Darlehenszinsen pro anno 6½%; selbstredend immer von der verbleibenden Restschuld. 2. Der Darlehenswerber hat sich hinsichtlich seines Gesundheitszustandes einer ärztlichen Untersuchung zu unterziehen. Die übliche teure Lebensversicherung wird jedoch nicht verlangt. Für den Fall des Ablebens des Darlehenswerbers erlischt die restierende Schuld, so daß den Erben keinerlei Verpflichtung auferlegt bleibt. Für diesen seitens der Bank gebotenen Vorteil ist alljährlich ein mäßiges Schadendeckungsentgelt, dessen Höhe sich nach dem Alter des Darlehenswerbers richtet, immer nur von der verbleibenden Restschuld zu bezahlen. 3. Die übliche Stellung der Bürgen kann gegen eine einmal zu entrichtende mäßige Zahlung unterbleiben. (3 Perzent der Darlehenssumme.) 4. Bei der Erteilung des Darlehens werden als einmalige Kosten die Barauslagen und 1 Perzent Bankprovision in Abrechnung gebracht.

Zu weiteren Informationen ist die Bank jederzeit bereit und stehen Antragsformulare zur Verfügung. 702

Für den Inseratenteil verantwortlich Annoncen-Expedition M. Pozsonyi, Wien, IX. Hörlgasse 5.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten.
Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hilscher.
Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

Redaktion und Administration:
WIEN, I. Eschenbachgasse 11.
Telephon Nr. 355.
Postsparkassen-Konto der Administration: Nr. 806.245.
Postsparkassen-Konto des Club: Nr. 850.698.
Beiträge werden nach dem vom Redaktions-Komitee festgesetzten Tarife honoriert.
Manuskripte werden nicht zurückgestellt.

ORGAN
des
Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

Erscheint von April bis Oktober am 1. und 15. jedes Monates
von November bis März jeden Montag.

Abonnement inkl. Postversendung
in Österreich-Ungarn:
Ganzjährig K 10. Halbjährig K 5.
Für das Deutsche Reich:
Ganzjährig Mk. 12. Halbjährig Mk. 6.
Im übrigen Auslande:
Ganzjährig Fr. 20. Halbjährig Fr. 10.
Bezugsstelle für den Buchhandel:
Spielhagen & Schurich in Wien.
Einzelne Nummern 30 Heller.
Offene Reklamationen portofrei.

Nº 22. Wien, den 15. August 1908. XXXI. Jahrgang.

Klingerit

ist anerkannt die einzig beste Dichtung für höchsten Dampfdruck und überhitzten Dampf etc. etc.
Klingerit wird dort empfohlen, wo noch keine Dichtung entsprochen hat!

Klingerit Dichtungs-Platten
Ringe und Fassonstücke etc.
sind nur dann echt wenn sie auf einer Seite über die ganze Fläche mit der registrierten
Schutzmarke „*Klingerit*" versehen sind.
657

Die unter den verschiedensten „it" Namen aufgetauchten Dichtungen haben mit dem Fabrikat „Klingerit" nichts gemein, sondern sind meistens ganz minderwertige Nachahmungen. 339
Man kaufe daher nur „Klingerit" und weise Dichtungen, welche diese Schutzmarke nicht tragen, als unecht zurück.
Rich. Klinger, Gumpoldskirchen bei Wien

Echte Brillant- und Diamantringe von fl 8 bis 500
Echte Brillant- und Diamant-Ohrringe von fl 10 bis 1000
in selten großer Auswahl, sowie reichhaltiges Lager in Gold-, Silber- und Juwelen-Gegenständen preiswert.
Bei Barzahlungen 10 Prozent.
Illustrierte Preisliste gratis und franko.
A. E. DOLLINGER, en gros und en detail.
Wien. IV. Favoritenstraße Nr. 22

PATENT-AZETYLEN-TYRES-ABZIEHÖFEN
Spezialkonstruktionen für **Stationsbeleuchtung**
▫ Gasakkumulatoren für **Waggonbeleuchtung**
und **Autogene Schweißung**
Allgemeine Carbid- & Acetylen-Gesellschaft **Franz Krükl** & Co.
ZENTRAL-BUREAU WIEN, VI. Köstlergasse Nr. 5. 678

Österreichische
Siemens-Schuckert-Werke
Wien, XX/2. Engerthstraße 150.
Elektrische Beleuchtung 696
Elektrische Kraftübertragung
Elektrische Bahnen
Dynamomaschinen • • •
Schaltapparate
Installationsmaterial. • •
• Elektromotoren •
Zähler
• • Bogenlampen. • •
Installationsbureau: VI/1 Mariahilferstraße Nr. 7.

Leopolder & Sohn
Wien, III/1 Erdbergstraße 52.
Leipzig-Schleussig, Seumestraße 86.
Fabrik für Telegraphen-Apparate, Telephone und Telephon - Zentral - Umschalter, elektrische Stations-Deckungssignale und Bahnwächter-Läutewerke für Eisenbahnen, Telegraphen-Batterien und Leitungsmaterialе, Wassermesser eigenen Patentes für städtische Wasserwerke, Bierbrauereien und Maschinenfabriken. 600
Alle Telephon- und Telegraphen-Einrichtungen werden prompt ausgeführt und Voranschläge **kostenfrei** ausgearbeitet.

K. k. priv. **Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt**
Errichtet im Jahre 1825. Wien, I. Wollzeile 39.
Die Anstalt versichert: a) Gebäude samt deren Zubehör, 613
b) Mobilien aller Art
c) Bodenerzeugnisse gegen Hagelschlag.
Reservefond d. Anst.: K 8,376.191·17 Gen.-Versicherungssumme K 2.408,808.638
Anzahl der Mitglieder: 159.034.

Putzwolle
kardiert in Strähnen,
offeriert in allen erdenklichen Qualitäten die
Erste österr. mechanische Putzwollfabrik
RUDOLF LÖWI
Wien, II. Engerthstraße 173—175.
Erstes und größtes Etablissement dieser Art, dessen Inhaber die kardierte Putzwolle vor 13 Jahren in Österreich mit größtem Erfolge einführte.
Monatliches Fabrikat über 100.000 Kilogramm.

Digitized by Google

Garvens-Werke

WIEN

II. Handelskai 130

fabrizieren und halten großes Lager von:

Pumpen aller Art:

Baupumpen
Stationsbrunnenpumpen
Expreßpumpen f. große Förderhöhen
Pumpen für Villen und Wohnhäuser und Fabriksanlagen
Pumpen für Haus- u. Wasserleitungen.

Waagen für jeden Zweck:

Stationsbrückenwaagen
Kohlenwaagen
Magazinswaagen. 647

Kataloge u. Kostenvoranschläge auf Verlangen portofrei und kostenlos.

Schrauben- u. Schmiedewaren-Fabriks-Aktiengesellschaft

Brevillier & Co. und A. Urban & Söhne

Wien, VI. Magdalenenstraße 18. 669

Fabriken: Neunkirchen an der Südbahn, Floridsdorf und Gradenberg. Nieten, Schrauben, Muttern, Drahtstiften und Schmiedewaren.

Lebensversicherungs-Institut des Club österreichischer Eisenbahn-Beamten

Newyorker Germania

WIEN, I. Stubenring Nr. 18, im eigenen Hause.

Versicherungen in Kraft Ende 1906 564,000.000 Kronen, Aktiva laut Bilanz 1906 185,000.000 Kronen, Überschuß der Jahresgebarung 1,635.700 Kronen, Dividenden verteilt an Versicherte 1906 2,422.100 Kronen, Kaution bei der k. k. Staats-Zentralkasse 10,437.500 Kronen.

Die Gesellschaft verteilt Dividenden schon nach einjährigem Bestehen der Polizze. Die Polizzen sind nach einjährigem Bestande unanfechtbar (Darlehens-Deckungs-Polizzen), genießen sofortige Unanfechtbarkeit bei Selbstmord oder Tod durch Duell. Die Kriegsversicherung Wehrpflichtiger wird ohne Prämienerhöhung übernommen. Mitglieder des Club österreichischer Eisenbahn-Beamten genießen besondere Begünstigungen.

Witkowitzer Bergbau- und Eisenhütten-Gewerkschaft

Witkowitz (Mähren).

Post- und Telegrammadresse: *Witkowitz, Eisenwerk.* Eisenbahnstation: Schönbrunn und Mähr.-Ostrau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Erzeugnisse. Roheisen, Eisengußware, vornehmlich Röhrenguß nachstehender Methode für Wasser-, Dampf- und Gasleitungen, Maschinen- und auch Bauguß, Stahlguß, Walzmaterial, und zwar: Stab- und Fassoneisen, Bau- und Waggonträger, Reservoir- und Kesselbleche, Stabstahl, Stahlbleche, Eisenbahn- und Grubenmaschinen aus Martinstahl, Tyres aus Martin- und Specialstahl, Eisenbahnwaggonräder, Waggonachsen, komplette Räderpaare, Wechsel und Kreuzungen, Drehscheiben, Wasserstations-Einrichtungen, Dampfkessel, Reservoirs, Gasometer, Brücken- und sonstige Baukonstruktionen, Gittermaste, Schmiedestücke und diverse Zeugschmiedware, Maschinenbau, speziell Bergwerksmaschinen für Förderung und Wasserhaltung, Pumpensätze und Ausführung diverser maschineller Einrichtungen, mittels Wassergas geschweißte, elektrisch geschweißte und maschinell gepreßte Blechwaren, stumpf- und patentgeschweißte, wie auch nahtlose Röhren, Rohrmaste, feuerfeste Ziegel und basische Steine.

Anfragen sind zu richten an die Zentral-Direktion in Witkowitz, Eisenwerk oder an die Kommerzielle Direktion, Wien, I. Operngasse 6 oder an das Verkaufsbureau, Prag, Stadtpark 19. 685

Deckert & Homolka

Elektrotechnisches Etablissement

Fabriks- u. Engros-Lager IV. Favoritenstr. 42. **WIEN** Niederlage u. Installation I. Kärntnerstr. 42.

Budapest. Prag. Brünn. Paris.

Fabrikation • Installation



von Telegraphen- und Mikrotelephon-Apparaten für alle Zwecke, insbesondere für den Eisenbahn-Signal-, Sicherheits- und Meldedienst, Blitzableitern, Dynamos, Elektromotoren und Ventilatoren, Wasserstands-Anzeigern, Beleuchtungskörpern, staub- und wasserdicht. 646

Österreichische Eisenbahn-Verkehrsanstalt WIEN I. Volksgartenstraße 3.

Vermietung von Spezialwagen aller Art, Kastenwagen und Lowrys, Heiz- und Kühlwagen, Zisternenwagen, Spezialwagen für Weintransporte etc., Projektierung, Bau und Finanzierung von Lokal- und Schleppbahnen, Errichtung von Reservoirs (Tanks) und Rohrleitungen (pipe lines) für Petroleum. 621

Felten & Guilleaume

Fabrik elektr. Kabel, Stahl- und Kupferwerke, Actien-Gesellschaft, Wien, X. Gudrunstraße 11.

Zug- u. Barrierendraht m. hoher Festigkeit, Stacheizaundraht usw.

Drahtseile für Aufzug, Transmissionen, Schiebebühnen, Zugschranken, Stell- und Läutewerke.

Bogenlampen-Aufzug- und Tragseile.

Zug- und Leitseile für Eisenbahn-Trajekte.

Leitungsdrähte nach verschiedenster Art isoliert, für Installationszwecke.

Kabel für Telegraphie, Telephonie und elektrische Licht- und Kraftübertragung.

Hochspannungskabel mit Felten & Guilleaume-Papierisolation.

Blocksignalkabel. Trolley-Drähte. 493

Trifailer Kohlenwerks-Gesellschaft,

Wien, III. Rennweg 5. 649

Soeben beginnt zu erscheinen:

Meyers Grosses Konversations-Lexikon.

Sechste, gänzlich neubearbeitete und vermehrte Auflage.

Ein Nachschlagewerk des allgemeinen Wissens.

148,000 Artikel u. Verweisungen.

11,000 Abbildungen, 1400 Tafeln und Karten.

20 Bände in Halbleder gebunden zu je 10 Mark.

Prospekte und Probehefte liefert jede Buchhandlung.

Verlag des Bibliographischen Instituts in Leipzig und Wien.

Für Fahrzeugfabriken.

Die Inhaber des österr. Patentes Nr. 23141, betreffend:

„Stoßdämpfvorrichtung für Fahrzeuge aller Art"

suchen zwecks praktischer Ausübung ihrer Erfindung in Österreich mit Interessenten in Verbindung zu treten. Gefl. Anfragen unter Angabe obiger Patentnummer befördert Patentanwalt V. Tischler, Wien, VII. Siebensterngasse 39. 738

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ORGAN

des

Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

№ 22. Wien, den 15. August 1908. XXXI. Jahrgang.

Der Wasserstraßenkampf.

Von Dr. Victor Krakauer.

Schon anfangs der siebziger Jahre waren gewisse Kreise der Ansicht, nur auf neu zu erschließenden Wasserwegen könnte in Österreich eine billige Verfrachtung der Massengüter erzielt werden; ja man glaubte sogar, solche Wasserwege müßten in verkehrsreichen Gebieten ein rentables Unternehmen sein. Auf diesem Ideenfelde ist die Regierungsvorlage vom Jahre 1872 wegen Konzessionierung eines Donau-Oderkanals entstanden. Gewiß noch niemals ist es dem Privatkapital eingefallen, sich um eine Wasserstraßenkonzession zu bewerben. Noch niemals; obwohl die Bedingungen, unter denen eine solche Konzession, selbst für die angeblich rentabelste Wasserstraße, zu erlangen wäre, im Vergleiche zu den normalen Eisenbahnkonzessionsbedingungen für die Kanalkonzessionäre geradezu ideal genannt werden müßten. Und dennoch für neue Eisenbahnen Unternehmer sonder Zahl, für Kanäle seit jeher zugeknöpfte Taschen. Nicht ein Penny wird riskiert. Kann man bei diesem Sachverhalte an den schwungvollen Tiraden von der Rentabilität der Wasserwege Gefallen finden, an die Aufrichtigkeit der begeistert dareinblickenden Projektanten glauben, die stets nur dem Staate, den Ländern die Gewinnstchancen des Unternehmens sichern, gönnen wollen? Diese Noblesse erreichte in den achtziger Jahren ihren Höhepunkt. Alle Bevölkerungsschichten, alle Korporationen verlangten von der Regierung den Bau von Kanälen. In den Verhandlungen des Wasserstraßenausschusses und des Volkswirtschaftlichen Ausschusses aus dem Jahre 1884 finden wir eine energische Sprache. Und es ist bezeichnend für die Übereinstimmung der Geister, daß selbst der Klub der Land- und Forstwirte in Wien (ganz im Gegensatze zu seinen Epigonen — die Agrarier sind gegenwärtig Gegner der Wasserstraßen) sich damals für den Bau von Wasserstraßen mit aller Macht eingesetzt, eine Denkschrift verfaßt (Wien 1884) und sogar „eine Petition an die beiden hohen Häuser des Reichsrates" gerichtet hatte. Dem allgemeinen Ansturme stand zu halten — wer hätte es für möglich gehalten? Doch selbst gewaltige Wasserwogen zerschellen an der Standkraft eines Felsens; und den wahrheitsvollen Ausführungen eines Mannes (allerdings: eines Mannes!) gelang es, der mächtigen Wasserstraßenagitation die Spitze zu bieten. Aber auch die Kraft Nördlings (denn von diesem ist die Rede) wäre zu schwach gewesen, seine Worte wären nutzlos verhallt*), wenn diesen nicht der Club österreichischer Eisenbahnbeamten die erforderliche Resonanz gegeben hätte. In den Räumen des Clubs hielt Nördling (am 13. und am 27. Oktober 1885) zwei Vorträge — und gab damit den schon durch sein kurz vorher erschienenes Werk („Die Selbstkosten des Eisenbahntransportes und die Wasserstraßenfrage in Frankreich, Preußen und Österreich") gelähmten Kanalenthusiasten den Todesstoß.

Die tiefe und langanhaltende Wirkung der Worte Nördlings ist nicht in der Stellung, die er bekleidet hatte, zu suchen (er war k. k. Sektionschef und Generaldirektor des österreichischen Eisenbahnwesens a. D.), sondern darin, daß man es hier mit einem gründlichen Kenner der Wasserstraßen, mit einem auch auf dem Gebiete der Volkswirtschaft hochgebildeten Techniker zu tun hatte. Wilhelm von Nördling hat seine praktische Laufbahn im Jahre 1843 auf dem Vogesenübergange des Marne-Rhein-Kanals und bei der Kanalisierung der Maas begonnen; dem Leiter dieser Arbeiten A. Thirion stand er durch 22 Jahre zur Seite. Er hat „sodann teils unter dem vortrefflichen Guyton de Morveau, teils unter seinem nachmaligen Kollegen J. J. Krantz sowohl an der Projektierung als Ausführung weiterer Kanäle und Kanalisierungen im Dienste der französischen Regierung teilgenommen. und wenn sich auch später seine Tätigkeit ausschließlich dem Eisenbahnwesen zuwendete, so blieb er doch sowohl durch den aktiven Dienst in den verschiedensten Teilen Frankreichs, als durch seine Beziehungen

---

*) Ähnlich wie jetzt die unwiderlegbaren Deduktionen des Prof. Alfred Birk. In einer vor kurzem an mich gerichteten Zuschrift beklagt sich der angesehene Gelehrte, daß seine Studie: „Soll der Donau-Oderkanal gebaut werden?" von der Tagespresse totgeschwiegen wird (von derselben Presse, die sich sonst mit den Beiträgen Birks schmücken darf). Der Verfasser.

Digitized by Google

zu den mit der Schiffahrt betrauten „Kameraden“ im Kontakt mit den Wasserstraßen selbst und mit den sie betreffenden Geistesrichtungen“. Man sieht aus dieser knappen Biographieskizze: Wenn irgend jemand, so war Nördling, der Kenner der Wasserstraßen gleichwie der Eisenbahnen, berufen, in der Wasserstraßenfrage sein Votum zu geben, berufen, die Konkurrenzfähigkeit der Kanäle gegenüber den Eisenbahnen zu beurteilen. Meminisse juvabit. Denn dieselben Gründe, dieselben Argumente, die vor mehr denn 20 Jahren als von Nördling vernichtet, als endgiltig abgetan angesehen werden konnten, sie tauchen wieder auf, in neu schimmerndem Gewande. Und merkwürdig; es sind immer wieder dieselben Schlagworte und nur dieselben Schlagworte: die Wasserstraßenanhänger haben nichts gelernt und nichts vergessen. Auch dies gemahnt an Nördlings Worte (Vorträge, Seite 4): „Den Kanalfreunden ist es nur durch unablässige Wiederholungen gelungen, selbst tatsächliche Irrtümer in ganz Europa zu verbreiten und einzuwurzeln.“ Wenn wir die zahllosen Kundgebungen der letzten Monate durchgehen, die Ergebnisse der vielen „Wasserstraßentage“, die Debatten in den autonomen Körperschaften, im Abgeordnetenhause, im Budgetausschusse — keine Spur von neuen Momenten, die für den Bau von Wasserstraßen vorgebracht werden könnten. Ein ewiges Wiederkneten des alten inhaltlosen Teiges. So wird vor allem auf das Ausland verwiesen. Deutschland, England, Frankreich, Holland usw., sie haben Kanäle — warum nicht Österreich? Schon Nördling weist in seinem Werke nach, daß die Kanäle dieser Länder (mit verschwindenden Ausnahmen) noch vor der Eisenbahnepoche gebaut worden sind und daß sie damals, den Landstraßen weit überlegen, rasch zur Blüte gelangen konnten. „Durch das Erscheinen und Eingreifen der Eisenbahnen hat sich die Lage wesentlich verändert trotz ihrer Frachtermäßigung fühlen sich die Kanäle überall in ihrer Existenz bedroht. Statt des früheren lebensfrischen Aufblühens zeigt ihr Verkehr unzweideutige Spuren, wo nicht des Niederganges, doch des greisenhaften Stillstandes.“ Und wenn auch derzeit die bestehenden Wasserstraßen in manchen Ländern so viel als möglich benützt werden, das Eine ist sicher: in keinem dieser Lande würde man es wagen, gegenwärtig an den Bau eines so gewaltigen Wasserstraßennetzes heranzutreten, wie es in Österreich geplant wird. Aber die obige Frage kann noch von einem anderen Standpunkte aus beantwortet werden und diese Antwort müssen selbst die enragiertesten Kanalanhänger gelten lassen, denn wir finden sie in dem — Motivenberichte der Wasserstraßengesetzesvorlage (Seite 6): „Wenn die Regierung sich dazu entschlossen hat, durch Einbringung der Vorlage die Initiative zur Lösung der Wasserstraßenfrage in Österreich zu ergreifen, so hat sie sich dabei sagen müssen, daß es sicherlich kein Zufall sei, daß diese Frage bei uns verhältnismäßig erst spät auf die Tagesordnung gelangt ist, und daß auch heute in ernsten und sachkundigen Kreisen die Kanäle in Österreich — man kann vielleicht weniger sagen einer Gegnerschaft als einem ziemlich weitgehenden Skeptizismus begegnen. Die Berechtigung hiezu kann gewiß nicht daraus abgeleitet werden, daß es etwa nicht wünschenswert wäre, eine Verbilligung der Fracht für Massenartikel herbeizuführen. Beachtung verdient aber der vielfach geäußerte Zweifel, ob nach den von der Natur gegebenen Voraussetzungen in Österreich eine finanzielle Rentabilität der Kanäle, vor allem aber, ob deren wirtschaftlicher Erfolg für das allgemeine Wohl als gesichert angesehen werden kann.

In diesen Beziehungen hat die Regierung sich sagen müssen, daß allerdings die Überwindung der Wasserscheiden bei uns der Lösung der Aufgabe technische Schwierigkeiten bietet, wie sie noch bei keinem der auf der Welt bestehenden Kanäle zu lösen gewesen sind. Die Regierung hat erkennen müssen, daß hiedurch der finanzielle Kalkul der Wasserstraßen wesentlich beeinflußt und der ökonomische Effekt der beiden, des technischen und finanziellen Momentes, die Wirtschaftlichkeit der Befahrung und Benützung der teuer zu erbauenden und teuer zu betreibenden Strecken in Frage gestellt wird.

Daß die Regierung, die diese weisen Worte gesprochen hat, in einem Atem das verhängnisvolle Gesetz vom Jahre 1901 schaffen konnte, kann nur jenem ein Rätsel sein, der da glaubt, daß früher für die Einbringung der Vorlage und jetzt für die, man kann sagen, beinahe gewaltsam erstrebte Durchführung des Gesetzes „der ökonomische Effekt der beiden, des technischen und finanziellen Momentes“ maßgebend war und ist.

Der in Rede stehende Motivenbericht sagt gleich am Anfang: „Künstliche Wasserstraßen aber — Kanäle — besitzen wir überhaupt nicht.“ Hier begegnen wir einer merkwürdigen, schon von Nördling hervorgehobenen Tatsache: dem Totschweigen eines Kanals. Seit Jahrzehnten wird es von den Kanalanhängern und diesmal sogar in der Gesetzesvorlage verschwiegen, daß Österreich einen Kanal besitzt, und zwar einen von der Haupt- und Residenzstadt des Reiches in die ergiebigsten Gefilde der Stammprovinz führenden künstlichen Wasserweg. Wir sprechen vom Wiener-Neustädter Kanal. Er wurde (natürlich auf Staatskosten) im Jahre 1797 erbaut und 1804 bis an die ungarische Grenze ausgedehnt, wo seine Länge ungefähr 67 *km* erreichte. Eine Fortsetzung des Kanals bis Krain, ja sogar bis zur Adria war geplant. Die Dimensionen des Kanals waren fast dieselben, wie die des damals bekannten Schleusenkanals von Berry.

Vom Hapthafen erhob sich der Kanal mittels einer Schleusentreppe bis in die Nähe des jetzigen Aspanger Bahnhofes; die Zahl der Schleusen betrug ursprünglich 52, mit einem Gesamtgefälle von 55⁰ = 104 *m*. Der Verkehr war ziemlich lebhaft; es wurden verfrachtet: Brennholz, Ziegel, Steinkohle, Salz, Kaufmannsgüter u. a. Seit der Eröffnung der Wiener-Neustädter Eisenbahn (im Jahre 1841) ging es — sit venia verbo — mit dem Kanale bergabwärts. Die im Jahre 1857 erbaute Verbindungsbahn erschwerte ihm noch mehr das Dasein. Im Jahre 1869 wurde der Kanal vom Staate an eine Gesellschaft verkauft. Um billiges Geld (350.000 fl.

Digitized by Google

in summa). Im Jahre 1871 wurden noch 116.000 *t* verfrachtet. Der Kanal lieferte folgende Einnahmen: Frachten 78.528 fl., Pacht und Wasserverzinsung 22.726 fl. und (sehr bemerkenswert) Eisgewinnung 12.206 fl., zusammen 113.460 fl. Im Jahre 1875 verfrachtete er 72.000, im Jahre 1876 44.000 und im Jahre 1877 nur mehr 36.000 *t*. Die im Jahre 1881 eröffnete Eisenbahn Wien-Aspang vernichtete vollends seine Existenzmöglichkeit. Der Wiener-Neustädter Kanal hat (wie so viele englische und amerikanische Kanäle) aufgehört, ein Schiffahrtskanal zu sein. Er dient hie und da als Nutzwasserkanal und dort, wo sein Haupthafen war, befindet sich gegenwärtig Wiens fashionabelster Eislaufplatz. Es ist deshalb sehr klug von den Kanalanhängern, daß sie den Wiener-Neustädter Kanal so gründlich totschweigen. Er demonstriert gar zu deutlich die Überlegenheit der Eisenbahn gegenüber künstlichen Wasserstraßen, er zeigt es gar zu offenkundig, daß Kanäle keineswegs, wie vor kurzem ein Reichsratsabgeordneter meinte, „die neuesten Errungenschaften des Verkehrsfortschritts", sondern daß sie im Gegenteile, von einzelnen Ausnahmefällen abgesehen, einen bereits überwundenen Standpunkt der Verkehrstechnik bedeuten. Auch sehen wir klar den Unterschied zwischen Deutschland: die Kanäle in der Umgebung Berlins konnten sich am Leben erhalten. Und wir lernen daraus, daß man nicht immer auf das Ausland hinweisen darf. Und wer von dem wirtschaftlichen Segen faselt, den die projektierten Wasserstraßen über Österreichs Völker ergießen werden, wer von der Rentabilität der Kanäle spricht, von billigen Frachtsätzen, von einem Massenverkehre träumt und wer darauf gestützt eine Milliarde vom Staate fordert den verweisen wir auf das Los des Kanals zu der größten und reichsten Stadt im reichsten Lande des Reiches, verweisen ihn auf des Wiener-Neustädter Kanals Glück und jammervolles Ende.

(Fortsetzung folgt.)

Monats-Chronik — Juni-Juli 1908.

I. Eisenbahnen.

Wichtigere Projekte: In der Sitzung des Eisenbahnausschusses des Abgeordnetenhauses am 3. Juni d. J. wurde das Projekt der Bahnverbindung Gleisdorf—Hartberg erörtert, die als eine Ergänzung der Wechselbahn eine mehr als örtliche Bedeutung haben wird. Da aber die Vorlage des Detailprojektes und des Kostenvoranschlages erst eingeleitet worden sind, konnte der Eisenbahnausschuß keinen bestimmten Entschluß fassen und der Regierungsvertreter keine bindende Erklärung abgeben.

Die nordmährische Industriestadt Römerstadt soll mit der ehemaligen Mährischen Grenzbahn (Station Rabersdorf) durch einen Schienenstrang verbunden werden. Die Kosten der etwa 35 *km* langen Bahn werden auf 5 Millionen Kronen geschätzt, zu denen der mährische Landtag K 700.000 beizusteuern bereit ist. Die Regierung hat die Trassierungen und die Ausarbeitung eines generellen Projektes eingeleitet.

Der Bau der 40 *km* langen Lokalbahn Retz—Drosendorf, um den sich der niederösterreichische Landesausschuß als Konzessionär bewirbt, darf, nachdem die Beschaffung des nötigen Kapitals gelungen ist, als gesichert gelten.

Neue Konzessionen: Mit Urkunde vom 10. Juni 1908 wurde der Aktiengesellschaft Unterkrainer Bahnen die Konzession zum Bau und Betriebe einer normalspurigen Lokalbahn von der Station Treffen der Unterkrainer Bahnen über Nendegg und Nassenfuß nach Johannisthal (Kurmel) mit Urkunde vom 27. Juni 1908 der Aktiengesellschaft Lokalbahn Siebenbrunn - Leopoldsdorf - Engelhartstetten - Orth die Konzession zum Bau und Betriebe einer normalspurigen Lokalbahn von der Station der Staatseisenbahngesellschaft Siebenbrunn-Leopoldsdorf nach Engelhartstetten mit einer Abzweigung nach Orth erteilt.

Betriebseröffnungen: Am 18. Mai d. J. wurde die 21·5 *km* lange Lokalbahn Skalitz-Boskowitz—Groß-Opatowitz dem öffentlichen Verkehr übergeben. Den Betrieb führt die k. k. Staatsbahndirektion Olmütz. Am 6. Juli 1908 wurde der öffentliche Betrieb auf der normalspurigen Lokalbahn Krainburg-Neumarktl durch die k. k. Staatsbahndirektion Triest eröffnet.

Verstaatlichung: Die Regierungsvorlage, betreffend die Verstaatlichung der Böhmischen Nordbahn ist von beiden gesetzgebenden Häusern in unveränderter Form angenommen worden. Die Übernahme der Bahn in den Staatsbetrieb soll nach einer vom Eisenbahnminister im Herrenhause abgegebenen Erklärung womöglich schon vor dem 1. Jänner 1909 erfolgen, da im nächsten Jahr durch die Erwerbung der anderen großen Privatbahnen der Staatsbahnenverwaltung große Aufgaben erwachsen.

Was die zukünftige Einrichtung des Betriebes anbelangt, könne die Regierung angesichts des Umstandes, daß die durchgreifende Reorganisation der Staatseisenbahnverwaltung unmittelbar bevorsteht, weder die Zuweisung der Strecken der Böhmischen Nordbahn an die ohnedies bereits überlastete Staatsbahndirektion Prag noch die Errichtung einer neuen Staatsbahndirektion aus diesem Anlasse für zweckmäßig halten. Vielmehr spreche alles dafür, während der Übergangszeit die bisherige Einrichtung einer besonderen Verwaltungsstelle für diese Bahn provisorisch aufrechtzuerhalten.

Über die Verstaatlichung der Linien der Staats-Eisenbahn-Gesellschaft, der Nordwestbahn und der Südnorddeutschen Verbindungsbahn ist schon in der vorigen Nummer berichtet worden. Den Text der maßgebenden Urkunden und Gesetze werden wir nach ihrem Erscheinen mitteilen.

Neu- und Erweiterungsbauten: Der Umbau des Bahnhofes in Eger schreitet rasch vorwärts. Das neue Aufnahmsgebäude dürfte in allernächster Zeit dem Betriebe übergeben werden. Die für den Geleiseumbau notwendigen Erdarbeiten werden im Laufe des Sommers beendet. Der Geleiseumbau selbst bietet mit Rücksicht darauf, daß nahezu 80% aller im Bahnhofe Eger vorhandenen Geleise und Weichen bei voller Aufrechterhaltung des sehr bedeutenden Rangier- und Zugverkehres umgelegt werden müssen, sehr große Schwierigkeiten. Die Länge der im Bahnhofe Eger liegenden Geleise beträgt mehr als 50 *km* mit über 400 Weichen. Die über 3 Millionen Kronen hohen Kosten dieses Umbaues tragen gemeinsam die Verwaltungen der bayerischen, sächsischen und österreichischen Staatseisenbahnen, sowie die Buschtěhrader Eisenbahn.

Der Ausbau der Linie Linz—Selzthal für den Schnellzugsverkehr wurde beschlossen und die Projekte hiefür sind bereits ausgearbeitet; ihre Ausführung wird aber erst mit dem Zeitpunkte der Sicherstellung der Geldmittel begonnen werden. Der Umbau der Station Selzthal wurde schon in Angriff genommen, stößt jedoch wegen der schlechten

Digitized by Google

Beschaffenheit des Untergrundes (Moorboden) auf große Schwierigkeiten.

Im Laufe der letzten Wochen sind die im Bereiche der Nordbahndirektion eingeleiteten baulichen Investitionen rüstig fortgeschritten. Die Arbeiten am neuen Bahnhof in Straßhof lassen die Erwartung berechtigt erscheinen, daß die Bahnhofanlagen teilweise schon im September oder Oktober dieses Jahres benützbar sein werden. Die bauliche Anlage dieses Bahnhofes findet kaum irgend ein Vorbild in Österreich-Ungarn, sondern erinnert an die so ingeniös-praktischen Bahnhofsanlagen Amerikas. Schon die Größenverhältnisse — die länge des Bahnhofes beträgt etwa 3·2 *km* — sind ganz einzig und von den bisherigen Anlagen weit abweichend. Er verfügt über 14 Geleise in den beiden Abrollbergen und über fünf Einfahrtsgeleise für den Abrolldienst und über fünf durchgehende Geleise. Die Bauarbeiten sind von der Unionbaugesellschaft übernommen worden; der Aufwand ist auf rund 4·5 Millionen Kronen zu veranschlagen. Der Umbau der Bahnhöfe Prerau und Mährisch-Ostrau schreitet rasch vorwärts. Von den ihrer Vollendung entgegengehenden Verbindungen zwischen den einzelnen Bahnhofsteilen Mährisch-Ostraus läßt sich eine ganz wesentliche Entlastung des bisher übermäßig in Anspruch genommenen Montanbahnhofes erwarten. Weniger weit fortgeschritten sind dagegen die Arbeiten in der Station Oderberg. Dort handelt es sich allerdings um sehr beträchtliche Bauarbeiten mit einem Kostenaufwand von etwa 8 Millionen Kronen. Der neue Vorbahnhof in Oderberg wird 32 Geleise zählen. Zur Beschaffung des nötigen Erdmaterials von etwa 800.000 m^3 hat die bauführende Unternehmung R e d l i c h & B e r g e r einen auf gräflich W i l c z e k schen Besitz gelegenen Berg angekauft. An anderen Stationsbauten kommen noch der Vorbahnhof in Krakau und der Vorbahnhof in Szczakowa in Betracht. Die Arbeiten in beiden Bahnhöfen sind in der letzten Zeit befriedigend weitergediehen. Weniger Günstiges läßt sich dagegen von den Anlagen sagen, die in Dzieditz, Oswiecim, Bielitz und Czechowitz geplant sind, doch sind die Arbeiten dort weniger dringlich. Von Vorfahrstationen, die im Bau sind und voraussichtlich noch heuer eröffnet werden dürften, wären Luschitz und Poleschowitz zu nennen. Recht günstig schreiten die Arbeiten auch in der Station Lundenburg fort, wo eine wesentliche Vergrößerung der Stationsanlagen vorgesehen ist. Außer diesen teilweise sehr umfangreichen Bauinvestitionen für Stationen sind auch große Bauten für Heizhäuser und Werkstätten im Gange. Die Neubauten für die Werkstätte Floridsdorf, die um 33 Stände erweitert werden soll und im Anschluß daran auch eine Reihe neuer Aufstellgeleise erhalten wird, wird aller Voraussicht nach noch heuer unter Dach gebracht werden.

Im Laufe des Juni wurde der erste Spatenstich an der Landesgrenze von Niederösterreich und Steiermark für die neue Wechselbahn A s p a n g - F r i e d b e r g am südlichen Anfang des 2·5 *km* langen Wechseltunnels getan.

Die neue Bahn wird eine Strecke von 21 *km* durchmessen. Sie führt von Aspang mit einer Steigung von 22·5‰ bis zum Kulminationspunkt im Wechseltunnel auf die Meereshöhe von 674 *m* und fällt dann zur Station Friedberg der Linie Hartberg—Friedberg ab.

Die neue Bahn ist eine Gebirgsbahn, die unter schwierigen Verhältnissen gebaut wird. Sie besitzt sechs Tunnels mit zusammen 5 *km* Länge, 14 Viadukte und andere größere Kunstbauten und erfordert einen Kostenaufwand von 16 Millionen Kronen.

T e c h n i s c h e s. Das Eisenbahnministerium hat einen Erlaß herausgegeben, in welchem unter Hinweis auf Unfälle, die durch Überschreitung der Höchstgeschwindigkeit entstehen, angeordnet wird, g e w i s s e L o k o m o t i v e n m i t r e g i s t r i e r e n d e n G e s c h w i n d i g k e i t s - M e ß a p p a r a t e n a u s z u s t a t t e n, die sowohl dem Maschinenpersonal die jeweilig gefahrene Geschwindigkeit vor Augen halten, als auch eine nachträgliche Kontrolle ermöglichen. Alle Lokomotiven, welche Züge mit einer Geschwindigkeit von 50 *km* pro Stunde und darüber führen sowie alle Zahnradlokomotiven sind mit selbsttätig registrierenden Geschwindigkeits-Meßvorrichtungen auszurüsten. Demnach sind alle neu zu erbauenden Lokomotiven, die für eine Geschwindigkeit von 50 *km* pro Stunde und darüber konstruiert sind sowie die neu zu erbauenden Zahnradlokomotiven, welche nach dem 1. Jänner 1909 zur Einlieferung gelangen, schon gelegentlich des Baues mit Geschwindigkeitsmessern auszustatten, während die bereits im Betriebe stehenden derartigen Lokomotiven, welche bisnun solche Einrichtungen nicht besitzen, mit denselben längstens bis 31. Dezember 1912 zu versehen sein werden.

Mit einer Kundmachung des Eisenbahnministers vom 15. Juni d. J. wurden die Bestimmungen der Artikel I bis einschließlich IV des Schlußprotokolles der III. Internationalen Konferenz zu Bern vom 18. Mai 1907 betreffend d i e t e c h n i s c h e E i n h e i t i m E i s e n b a h n w e s e n in Wirksamkeit gesetzt.

Die Staatseisenbahnverwaltung beschäftigt sich mit der Frage des Ersatzes der teuren Holzschwellen durch Eisenbetonschwellen, die auf einzelnen Strecken versuchsweise gelegt wurden. Nach den im Auslande während der letzten sieben Jahre mit Eisenbetonschwellen gemachten Erfahrungen sind diese Unterlagen auch den Stößen der schwersten Lokomotiven gewachsen und haben sich auf Strecken mit starken Krümmungen und großen Gefällen sowie in allen Breitegraden gut bewährt. Ihre Dauerhaftigkeit übertrifft die einer Eichenschwelle um das vier- bis fünffache, wobei jedoch die Kosten einer Eisenbetonschwelle bloß ungefähr ein Drittel jener der Eichenschwelle betragen sollen.

Zur Sanierung der arg gefährdeten Rohölindustrie in Galizien, die einen großen Produktionsüberschuß zu verzeichnen hat (50.000 Waggons jährlich) wird nunmehr, nachdem der Eisenbahnminister sich an Ort und Stelle von dem Stande der Dinge überzeugt hat, R o h ö l z u r L o k o m o t i v h e i z u n g a u f d e n S t a a t s b a h n l i n i e n i n G a l i z i e n verwendet werden. Der vom Landesverband der Rohölproduzenten und dem Eisenbahnministerium abgeschlossene Lieferungsvertrag enthält in seinen wichtigsten Bestimmungen:

Das Abkommen erstreckt sich auf die Zeitperiode bis Ende 1914 und betrifft die Lieferung eines Quantums entbenzinierten Heizöles von 106.500 Zisternen zu je 100 Meterzentner, das entspricht einem Quantum von 142.000 Zisternen benzinhältigen Rohöles. In der Zeit vom Herbst 1909 bis März 1911 sind 22.500 Zisternen, in den vier folgenden Jahren zusammen 84.000 Zisternen abzunehmen. Der Preis ist mit K 2.84 für den Meterzentner entbenzierten Öles festgesetzt, und es ist vorgesehen, daß sich der Preis je nach den Schwankungen der Kohlenpreise auf K 3 erhöht bezw. auf K 2.68 ermäßigt. Es ist beabsichtigt, sogleich nach Fertigstellung der Entbenzinierungsanlage zur Ölfeuerung überzugehen und der hiefür in Aussicht genommene Termin ist der Herbst nächsten Jahres. Die Entbenzinierungsanstalt wird vom Staate mit einem Kostenaufwand von 2½ Millionen Kronen erbaut und an die Genossenschaft der Rohölproduzenten bis Ende 1914 verpachtet, gegen eine die Verzinsung und Amortisation deckende jährliche Pachtsumme von K 260.000. Zur Herstellung von Erdreservoirs auf hiezu zur Verfügung gestellten ärarischen Waldgründen mit einem Fassungsraum von 30.000 Zisternen erteilt der Staat der Genossenschaft einen Vorschuß von 1½ Millionen Kronen, dessen Rückzahlung durch einen entsprechenden Abzug vom oben mitgeteilten Ölpreis erfolgen wird. Nach Ablauf des Vertrages bleiben die Entbenzinierungsanlagen im Eigentum der Staatsbahnen, die Reservoirs im Eigentum der Genossenschaft. Der Vorschuß wird sichergestellt durch Verpfändung einer ent-

Digitized by Google

sprechenden Menge Rohöles bezw. durch den Garantiebrief einer Bank, und die Einhaltung des ganzen Vertrages ist sicherzustellen durch Erlag einer Kaution von 1 Million Kronen bezw. durch eine gleichwertige Garantie. Voraussetzung für das Inkrafttreten des Vertrages ist ferner der Ausweis der geleisteten Einzahlung von K 250.000 Genossenschaftsanteilen und des Beitrittes eines bestimmten Prozentsatzes der Rohölproduzenten zur Genossenschaft. Nach Ablauf des Vertrages kann die Staatsbahnverwaltung einen neuen Vertrag mit der Genossenschaft schließen oder die Entbenzinierungsanstalt anderweitig verpachten oder endlich selbst als Käufer auf dem Rohölmarkt zur Erzeugung von Heizöl auftreten. Die durch den Übergang zur Rohölheizung bewirkte Entlastung des Kohlenmarktes beträgt etwa eine halbe Million Tonnen pro Jahr.

Die Aktion des Eisenbahnministeriums zur Sicherung der Wasserkräfte für den Betrieb der Staatsbahnen schreitet weiter. Die Staatseisenbahnverwaltung hat das Projekt für die Ausnützung der Wasserkraft der Enns übernommen. Das Gesuch um die Erteilung der diesbezüglichen Konzession ist bereits hinausgegangen, und die Einleitung der wasserrechtlichen Verhandlung wird bald erfolgen. An der Arlbergstraße ist eine Reihe von Wasserkräften erworben worden, die Sicherung der Wasserkräfte für den elektrischen Betrieb der Vinschgaubahn und ihrer Fortsetzung von Mals nach Landeck ist im Zuge. Ferner hat in letzter Zeit die wasserrechtliche Verhandlung über das Projekt der Ausnützung des Millstätter Sees und über ein Projekt betreffend die Ausnützung des Eisack stattgefunden, wobei die in Betracht kommenden Interessen der Staatseisenbahnverwaltung durch entsprechende Vereinbarungen geschützt und die für die Staatseisenbahnen erforderlichen Wasserkräfte gesichert werden sollen. Das Verfahren ist noch nicht abgeschlossen und wird nach Klärung einiger noch offener Punkte fortgesetzt werden.

Finanzielles: Die Südbahngesellschaft ist infolge des ungünstigen Ergebnisses des Jahres 1907 gezwungen, an ihre Gläubiger heranzutreten, um von ihnen Erleichterungen im Tilgungsdienste der Obligationen zu erwirken. Nachdem wiederholt in Wien und Paris Verhandlungen über ein neues Abkommen mit den Prioritätenbesitzern gepflogen wurden, trat kürzlich der Verwaltungsrat der Südbahn zu einer Sitzung zusammen, in welcher die finanziellen Pläne der Gesellschaft eingehend erörtert wurden. Es wurde beschlossen, daß sich die Südbahn an das Handelsgericht um Einberufung einer Versammlung der 3%igen Prioritätenbesitzer wenden soll. Diese Versammlung dürfte für Anfang November anberaumt werden und von ihr in erster Linie die Zustimmung zur Aufnahme einer neuen Anleihe, ferner zur Verwendung der ursprünglich für Kaufschillingszwecke bestimmten 5·6 Millionen Kronen aus den Rücklässen des Jahres 1907 und der Reserve von 2·3 Millionen Kronen für Zwecke der Investitionen eingeholt werden. Über die Höhe der aufzunehmenden Anleihe und ihre näheren Modalitäten ist vorläufig noch kein Beschluß gefaßt worden. Auch die provisorische Einstellung der Amortisation der Südbahnprioritäten und speziell die Aufschiebung der am 1. Dezember vorzunehmenden Tilgung von 6000 Obligationen soll der Versammlung der Prioritätenbesitzer in Vorschlag gebracht werden.

Tarifarisches: In der diesjährigen Frühjahrssession des Staatseisenbahnrates gelangte auch der Antrag auf Hinausschiebung der angekündigten Tariferhöhung bis zum Eintritte einer besseren Konjunktur und Abstandnahme von der beabsichtigten Einführung einer Transportsteuer zur Beratung. Der Vertreter des Eisenbahnministeriums erklärte, daß die Reform des Lokalgütertarifes der k. k. Staatsbahnen bereits in Angriff genommen, aber noch nicht abgeschlossen sei, daß die Befürchtung, diese Reform werde eine allgemeine Erhöhung der Tarife bringen, nicht begründet sei. Es werden vielmehr durch die Übertragung des Staatsbahnbarêmes auf die zu verstaatlichenden Privatbahnen und infolge der Durchrechnung wesentliche Ermäßigungen eintreten; ebenso selbstverständlich sei es aber, daß zum Ausgleiche der hieraus sich ergebenden Einnahmenausfälle gewisse Erhöhungen der Normaltarife unvermeidlich sein werden.

Bekanntlich ist in dem zwischen der Südbahn und der Staatsbahnverwaltung abgeschlossenen Verkehrsteilungsübereinkommen die Abänderung des Teilungsschlüssels für den Fall der Fortsetzung der Verstaatlichungsaktion vereinbart. Während bisher die Südbahn einen Anteil von 70% an dem Triester Verkehr der Staatseisenbahngesellschaft und Nordwestbahn hatte, wird sie nach Durchführung der Verstaatlichung nur einen Anteil von 30% haben. Diese Änderung des Teilungsschlüssels ist sachlich voll gerechtfertigt, da ja künftig die genannten Bahnen ein geschlossenes Netz mit den alten Staatsbahnen bilden werden, so daß diese in der Lage wären, den gesamten in Frage stehenden Verkehr über die eigenen Linien zu leiten. Der Einnahmenausfall, der durch die Änderung des Teilungsschlüssels erwächst, wird auf gegen 2 Millionen Kronen geschätzt. Allerdings war mit diesem Ausfall schon seit längerer Zeit gerechnet worden.

Staatseisenbahnrat: Von den gelegentlich der diesjährigen Frühjahrssession des Staatseisenbahnrates gestellten Anträgen sind hervorzuheben: Der Antrag betreffend geeigneter Vorschriften zur Erleichterung der Viehtransporte auf Eisenbahnen, dann jener wegen beschleunigter Beförderung der Exportgüter über Triest, ferner der Antrag betreffend die Errichtung öffentlicher telephonischer Sprechstellen in den Stationen und schließlich der Antrag auf Aufhebung des im Bereiche der k. k. Nordbahndirektion bestehenden Lieferfristzuschlages. Die Regierung erklärte, diesen Anträgen mit Ausnahme des hier zuletzt angeführten, nach Tunlichkeit Rechnung tragen zu wollen, wogegen mit Rücksicht auf die schwierigen Betriebsverhältnisse der Nordbahn, die durch die noch immer andauernde Steigerung des Verkehrs, hauptsächlich aber durch die intensive Investitionstätigkeit auf den Nordbahnlinien hervorgerufen werden, die Verlautbarung normaler Lieferfristen vorläufig nicht in Aussicht genommen werden könne. Zu erwähnen sind ferner noch die Anträge auf Einbringung einer Gesetzesvorlage wegen Aufnahme einer Eisenbahninvestitionsanleihe und auf baldigste Entscheidung des Eisenbahnministeriums hinsichtlich der für die Elektrisierung der Staatsbahnlinien notwendigen Wasserkräfte.

Aus der großen Zahl der auf den Fahrplan bezughabenden Anträge sind hervorzuheben: Der Antrag betreffend Herstellung eines Anschlusses von Berlin nach Lemberg, die Herstellung verbesserter Anschlüsse von und nach Rußland, insbesondere zwischen Krakau und Warschau, die Schaffung besserer Verbindungen zwischen Triest und Fiume sowie von Triest nach Agram und nach Bosnien, die Einführung direkter Anschlüsse zwischen Karlsbad und Bayern usw.

Auf der Tagesordnung der letzten Sitzung des Staatseisenbahnrates stand auch der Bericht des vom Staatseisenbahnrat für die Mitwirkung bei der Revision des Eisenbahnbetriebsreglements bestellten Sonderausschusses. Der Berichterstatter konstatierte hiebei, daß das neue Betriebsreglement dank dem besonderen vom Eisenbahnministerium betätigten Entgegenkommen nahezu in allen wesentlichen Punkten den von den Verkehrsinteressenten geäußerten Wünschen voll Rechnung trage. Von den vielfachen Zugeständnissen, welche das neue Betriebsreglement dem verfrachtenden Publikum bietet, bezeichnete der Berichterstatter des Sonderausschusses als besonders wertvoll: die Statuierung der Verpflichtung der Eisenbahnen, Reisende und rollende Güter bei Verkehrsstörungen ohne Inanspruchnahme von Mehrgebühren über Hilfsrouten zu befördern, die einschneidende Erweiterung der Haftpflicht der Eisenbahnen für

Digitized by Google

die Routenwahl, die Kürzung der Lieferfristen, die Milderung der Strafbestimmungen bei unrichtigen Deklarationen, die Regelung der Zinsenpflicht bei Zahlung von Entschädigungen und Frachterstattungen, die Einschränkung des Kalo bei Getreide usw.

Betriebseinnahmen: Nach den vorläufigen Ausweisen stellen sich die Betriebseinnahmen der großen österreichischen Privatbahnen in den Monaten Juni und Juli 1908 im Vergleiche zu den gleichen Monaten des Vorjahres wie folgt:

Verwaltung	Juni 1908	gegen Juni 1907	Juli 1908	gegen Juli 1907
	Kronen			
Aussig-Teplitzer Eisenbahn, altes Netz . .	1,179.134	— 226.022	1,220.219	— 276.096
Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Lokalbahn . .	263.624	+ 14.135	294,557	+ 5.501
Böhmische Nordbahn .	987.182	— 25.640	1,135.079	+ 23.705
Buschtiehrader Eisenbahn, Lit. *A*	718.489	— 26.800	844.102	+ 21.700
Buschtiehrader Eisenbahn, Lit. *B*	1,206.469	— 113.500	1,419.139	— 17.700
Österr. Nordwestbahn, garant. Netz	2,360.311	— 150.748	2,398.347	— 52.388
Österr. Nordwestbahn, Erg.-Netz	1,473.641	— 215.066	1,657.861	— 41.163
Süddnorddeutsche Verbindungsbahn	743.446	— 95.398	826.741	+ 10.796
Öst.-ung. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft . .	5,341.623	— 572.795	6,449.686	— 383.357
Südbahn-Gesellschaft .	11,605.097	— 553.935	11.913.990	+ 597.065

Die Abschwächung, die in dem Geschäftsgange einiger wichtiger Industrien Platz gegriffen hat, kommt naturgemäß auch in dem Güterverkehr der Eisenbahnen zum Ausdruck. Im Monate Juni wiesen fast alle Bahnen Mindereinnahmen aus, obgleich bei den beiden Netzen der Nordwestbahn, der Süddnorddeutschen Verbindungsbahn und der Südbahn teilweise erhöhte Tarife in Geltung waren. Im Monate Juli ist eine kleine Besserung zu verzeichnen. Das Plus der Staatseisenbahngesellschaft erklärt sich aus der mit 1. Juli d. J. eingetretenen Tariferhöhung. Die Aussig-Teplitzer Eisenbahn hat infolge der Schwierigkeiten in der Elbeschiffahrt in beiden Monaten einen namhaften Ausfall erlitten.

Gerichtliche Entscheidung. Der Appellationssenat des Budapester Handels- und Wechselgerichtes hat in einem Urteil die Herauszahlung der bei Sendungen im österreichisch-ungarischen Verkehre angerechneten Stationsgebühren ausgesprochen. In der nun bekanntgewordenen Begründung des Urteils stützt sich der Appellationssenat hauptsächlich auf zwei Umstände, die nach seiner Anschauung die Einhebung einer Stationsgebühr ungesetzlich erscheinen ließen, und zwar wäre bei der Publizierung der Stationsgebühr ein Versäumnis in der Richtung erfolgt, daß dieselbe nicht im nächsten Nachtrage zum Lokaltarif vorgenommen worden ist. Außerdem widerspräche die Einführung einer Stationsgebühr den Bestimmungen des § 60 des Betriebsreglements, welches besage, daß außer den im Tarife angegebenen Frachtsätzen und Vergütungen für besondere im Tarife vorgesehene Leistungen nur bare Auslagen erhoben werden dürfen, was bei den Stationsgebühren nicht zutreffe. Die Angelegenheit ist aber mit dem Urteile des Appellationssenats nicht endgiltig ausgetragen. Die ungarischen Staatsbahnen, welche bisher den Prozeß für die österreichischen Staatsbahnen führten, werden die Entscheidung der dritten Instanz anrufen.

Personalangelegenheiten: In dem vom Reichsrate beschlossenen Gesetze über die Aufbesserung einiger Kategorien von Staatsbediensteten ist auch ein Betrag von 8·3 Millionen Kronen vorgesehen, der im Verordnungswege gewissen Kategorien von Staatseisenbahnbediensteten zugeführt werden solle. Der Betrag ist ursprünglich ein höherer gewesen. Entsprechend dem Charakter der Vorlage wurden jedoch die nur für die Beamten ins Auge gefaßten Beträge aus dieser Vorlage ausgeschieden und gemäß einer vom Finanzminister erteilten Zusicherung werden diese Fehlbeträge im nächsten Budget bedeckt werden, wie das bisher der Fall war.

Der Eisenbahnminister gab über seine Verwendung dem Hause folgende Aufklärungen:

Was die Frage des Quartiergeldes betrifft, so bestehen derzeit in einzelnen Orten Differenzen zwischen dem Quartiergeld der Staatseisenbahnbeamten und jenem der Staatsbeamten. Der Minister wolle nun die Gelegenheit benützen, in dieser Richtung Gleichheit zu schaffen. Das Schema, nach dem gegenwärtig die Einrechnung der Naturalwohnungen in das Quartiergeld erfolgt, bedürfe gleichfalls einer Revision.

Ein Wunsch, der von den Bediensteten seit einer langen Reihe von Jahren mit dem größten Nachdruck vertreten wird, bezieht sich auf die Erhöhung der bestehenden Zulagen und Nebengebühren, wobei die Nachtdienstzulagen, die Fahr- und Reisegebühren und Pauschalien die größte Rolle spielen. Der Minister beabsichtigt nun, den gegenwärtigen Moment zu benützen, um in erster Linie die Nachtdienstzulagen, aber auch die anderen Nebengebühren einer Revision im Sinne einer ausgiebigen Verbesserung zu unterziehen. Für diese Aktion sei ein Betrag von mehr als drei Millionen Kronen erforderlich.

Als Entschädigung der außergewöhnlichen Abnützung der Dienstkleider wird ein entsprechender Betrag in Anspruch genommen werden. Endlich sollen die Normen über die automatische Vorrückung der Unterbeamten und Diener eine Revision erfahren. Auf dem Gebiet der Automatik sei im Laufe der letzten zwei Jahre viel geleistet worden, doch haben sich Ungleichheiten ergeben, die nunmehr abgestellt werden sollen. Insbesondere werde in Erwägung zu ziehen sein, ob nicht der Anfangsgehalt der Diener um 100 K erhöht werden soll. Für all das sei ein Betrag von zirka einer Million Kronen erforderlich. Gleichzeitig müsse aber auch mit der Verbesserung der Normierung vorgegangen werden. Im Jahre 1907 wurde diesbezüglich eine Aktion unternommen, die jedenfalls weit über die Grenzen dessen, was früher üblich war, hinausging. Aber der der Bedarfsnormierung entsprechende Personalstand sei noch nicht erreicht worden, so daß nunmehr zur Besserung der Normierung ein erheblicher Betrag in Anspruch genommen werden soll.

Der Rest des zur Verfügung stehenden Betrages von mehr als 2 Millionen Kronen soll zur Verbesserung der Taglöhne verwendet werden.

Der Minister erklärte zum Schluß, daß er auch die Zustimmung des Finanzministers erhalten habe, in der Systemisierung in den Beamtenstellen fortzufahren, doch soll dies nicht im Wege der in Verhandlung stehenden Nachtragsforderung geschehen, sondern im ordentlichen Budget für das Eisenbahnministerium vorgesehen werden. Insbesondere sei eine Gleichstellung der Gehälter der Staatseisenbahnbeamten der fünften und sechsten Dienstklasse mit jenen der Staatsbeamten der sechsten und siebenten Rangsklasse in Aussicht genommen. Auch soll bei dieser Gelegenheit der dringende Wunsch der Bediensteten erfüllt werden, daß eine Verbesserung der Modalitäten in bezug auf die Gewährung von dienstfreien Tagen und die Erteilung dienstordnungsmäßiger Erholungsurlaube eintreten kann.

II. Schiffahrt.

Wasserstraßen: Gelegentlich der am 15. Juni d. J. abgehaltenen Vollversammlung des Wasserstraßenbeirates hat der Handelsminister, ohne über die tatsächliche Inangriffnahme

Digitized by Google

des Baues des Donau-Oder-Kanals eine bestimmte Erklärung abzugeben, über die Kosten der genannten Wasserstraße folgende Mitteilungen gemacht:

Den springenden Punkt in der ganzen Frage bilde das Gelderfordernis der Bauten, welches über die bisher gesetzlich sichergestellten Mittel weit hinausgehe. Der Minister wies in dieser Beziehung auf das Kostenerfordernis für Regulierung und Kanalisierung der Mittelelbe hin, welches 165 Millionen Kronen beträgt, wofür aus der bisherigen Bewilligung 37 bezw. unter Berücksichtigung der Überschreitung bei den Arbeiten der Schiffbarmachung der Moldau in Prag K 32,500.000 Kronen zur Verfügung stehen, auf das Erfordernis für die Kanalisierung der Moldaustrecke von Prag bis Stechowitz im Betrage von K 14,000.000 und für die Arbeiten an der unteren Strecke bis Budweis im Betrage von zirka K 55,000.000. Die Kosten des Donau-Oder-Kanals würden sich auf mindestens K 227,000.000 belaufen, wovon erst K 104,000.000 bewilligt erscheinen, und die Kosten des Oder-Weichsel-Kanals einschließlich der Weichsel-Kanalisierung in Krakau-Podgorze auf zirka K 114,000.000 wofür erst K 30,000.000 sind. Solle die Wasserstraßenaktion fortgesetzt werden, dann sei es nach Anschauung des Ministers eine der nächsten Aufgaben, für die rechtzeitige Sicherstellung der erforderlichen weiteren Kredite Vorsorge zu treffen.

Seeschiffahrt: Die im Juni d. J. neugegründete Seeschiffahrtsgesellschaft „Hrvacka Plovidba" wird vorläufig mit nur zwei Dampfern den Verkehr zwischen Fiume und Metkovich und Triest und Metkovich vermitteln. Das Aktienkapital dieser Gesellschaft beträgt K 400.000.

Auf Grund des geltenden Vertrages mit dem Österreichischen Lloyd hat in jedem zweiten Jahr eine Revision der Tarife dieser Schiffahrtsgesellschaft stattzufinden, um eventuell geänderten Handels- und Produktionsverhältnissen Rechnung tragen zu können. Diese zweijährige Periode geht mit dem laufenden Jahre zu Ende, es wird daher noch vor diesem Zeitpunkte die Tarifrevision zu erfolgen haben. Sowohl das Handelsministerium als auch der Industrierat haben dieser Frage bereits ihr volles Augenmerk zugewendet; so wurden zunächst die im Industrierate vertretenen industriellen Verbände und Vereine zur Äußerung über die eventuell wünschenswert erscheinenden Änderungen an den Tarifen des Lloyd eingeladen. Auf Grund der vorgebrachten Wünsche wird sodann die Revision der Lloydtarife nach Ostindien, China und Japan sowie nach den verschiedenen Hafenplätzen der Levante, endlich auch der bestehenden Verbandstarife im Einvernehmen aller beteiligten Faktoren durchgeführt werden.

Die „Austro-Americana" hat, unbeschadet, des Resultates der zwischen ihr und dem „Österreichischen Lloyd" einerseits und dem Handelsministerium andererseits im Zuge befindlichen Verhandlungen, beschlossen, außer dem zwischen Triest und den argentinischen Häfen unterhaltenen Dienst mit Jänner 1909 eine regelmäßige monatliche Linie von Triest und Fiume nach Brasilien und zurück einzurichten. Der Dienst wird mit erstklassigen, neuen großen Dampfern betrieben werden, welche nicht nur alle Bequemlichkeiten für den Passagierverkehr besitzen, sondern auch für den Warentransport auf das Modernste eingerichtet sind. Die Reisedauer beträgt zirka 19 Tage nach und von Rio de Janeiro und ungefähr 20 Tage nach und von Santos. Während der stärkeren Kaffee-Importsaison werden zwischen die Abfahrten der Eildampfer auch Abfahrten von Warendampfern eingeschaltet werden, so daß die Verlader während der starken Saison zwei Verschiffungsgelegenheiten monatlich zu ihrer Verfügung haben werden. Die Warendampfer werden im Bedarfsfalle auch andere brasilianische Häfen, wie Pernambuco, Bahia, Vittoria und so weiter anlaufen.

CHRONIK.

Verkehr und Einnahmen der österr. Eisenbahnen im Monate Mai 1908.

A. Haupt- und Lokalbahnen.

Im Monate Mai 1908 wurden auf den österreichischen Haupt- und Lokalbahnen 18,046.775 Personen und 11,271.16 *t* Güter befördert und K 67,110.018 vereinnahmt, d. i. pro *km* K 3065.

Im gleichen Monate 1907 betrug die Einnahme Kronen 65,559.960 oder pro *km* K 3009; es resultiert daher für den Monat Mai 1908 eine Zunahme der kilometrischen Einnahmen um 1·9%.

In den ersten fünf Monaten 1908 wurden auf denselben Bahnen 74,244.417 Personen und 55,880.484 *t* Güter befördert und K 315,267.611 vereinnahmt.

In der gleichen Zeitperiode 1908 betrug die Einnahme K 304,492.853. Da die durchschnittliche Gesamtlänge der österreichischen Haupt- und Lokalbahnen für die fünfmonatlich Betriebsperiode des laufenden Jahres 21·885·7 *km*, für den gleichen Zeitraum des Jahres 1907 dagegen 21.774 *km* betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme pro *km* für die erwähnte Zeitperiode 1908 auf K 14.405, gegen K 13.984 im Vorjahre, d. i. um K 421 günstiger oder, auf das Jahr berechnet, pro 1908 auf K 34.572, gegen K 33.562 im Vorjahre, d. i. um K 1010, mithin um 3% günstiger.

B. Kleinbahnen und diesen gleichzuhaltende Bahnen.

Die durchschnittliche Gesamtlänge der Bahnen dieser Gruppe betrug im Monate Mai 1908 596·93 *km*.

Im Monate Mai 1908 wurden 34.010.286 Personen und 36.194 *t* Güter befördert und hiefür K 4.861.620 vereinnahmt, wobei auf den Personenverkehr K 4.811.713 und auf den Güterverkehr K 49.907 entfallen.

Im gleichen Monate 1907 resultierte bei einer durchschnittlichen Gesamtlänge von 567·13 *km* eine Gesamteinnahme von K 4,475.773.

In der Zeitperiode vom 1. Jänner bis Ende Mai 1908 betrug die Gesamtfrequenz 142,872.957 Personen und 158.785 *t* Güter und die Gesamteinnahme K 20,135.867 (Personenverkehr K 19.922.942 und Güterverkehr K 212.925).

In der gleichen Zeitperiode 1907 betrug die Gesamteinnahme K 18,358,314, wobei auf den Personenverkehr Kronen 18,160.980 und auf den Güterverkehr K 197.334 entfallen.

Geschäftsbericht des Landesverbandes für Fremdenverkehr in Niederösterreich für das Jahr 1907. Von den zahlreichen Veranstaltungen und Bemühungen des Landesverbandes für Fremdenverkehr in Niederösterreich zur Hebung der Reiselust, seien aus dem kürzlich verteilten Rechenschaftsberichte hervorgehoben: Eine umfangreiche Propaganda in der in- und ausländischen Presse, die leihweise Abgabe von Illustrationsklischees, die Einleitung der Wiener Schaufensterkonkurrenz, die Vermehrung der Auskunfteien durch Sicherung der Mitwirkung des galizischen Fremdenverkehrsvereines, des Vereines der Hausbesitzer von Baden und Umgebung, sowie der Verlagsanstalt der „Deutschen Alpenzeitung" in München, die Förderung von Hotelbauten, die Schaffung von Erleichterungen für den Reiseverkehr von Rußland nach Österreich, die Ausgabe eines Führers für die Landesbahn nach Mariazell, die Veranstaltung einer Preisausschreibung für Fremdenverkehrsartikel, die Regelung des Fremdenführerwesens u. a. m. Künstlerisch ausgeführte Stereoskopbilder und kinematographische Aufnahmen aus Städten und Landschaften werden in den Vereinigten Staaten Nordamerikas und in Skandinavien demnächst zur Schau gestellt werden. Doch trotz aller dieser Bemühungen hat der Fremdenverkehr nach Wien keine Zunahme erfahren.

Digitized by Google

in mancher Hinsicht sogar abgenommen; während z. B. im Jahre 1888 noch 5606 Amerikaner Wien besuchten, konnte man 1907 bloß 5128 Fremde dieser Nation verzeichnen, obwohl die Reiselust und die Wohlhabenheit der Amerikaner in diesem Zeitraume mehr als anderswo gewachsen ist. Nach Berlin sind in den beiden letzten Jahren etwa $4\frac{1}{2}$mal so viel Amerikaner als nach Wien gekommen. Im Jahre 1907 zählte Wien 516.305 Hotelgäste und diese Zahl ist natürlich ständig im Wachsen begriffen. Aber daneben läuft eine eigentümliche Erscheinung: der ursprünglich fast genau 50% des Gesamtverkehrs betragende Anteil der Österreicher am Wiener Fremdenverkehre ist bis Ende 1907 auf 76% gestiegen. Der eigentliche Fremdenverkehr ist somit stark zurückgegangen. Auffallend ist ferner der Ausfall an Reisenden aus Ungarn; während im Jahre 1902 noch 76.294 Ungarn nach Wien kamen, waren 1907 nur mehr 34.018 abgestiegen. Die Zahl der Fremden in Niederösterreich — Wien ist hier ausgenommen — betrug im Jahre 1907 rund 280.000, von denen drei Viertel dem eigenen Kronlande und hauptsächlich Wien entstammten, während die Ausländer kaum ein Zwanzigstel ausmachten.

Der Landesverband für Fremdenverkehr in Niederösterreich verzeichnete Ende 1907 730 ordentliche und 67 korrespondierende Mitglieder. An Subventionen bezog dieser Verein im Berichtsjahre K 12.600.

Die eben angeführten Daten über den relativen Rückgang des Fremdenverkehres lassen deutlich ersehen, wie notwendig eine umfassende und energische Propaganda seitens aller in Betracht kommenden Faktoren ist, wenn der Wiener Verkehr auf die gebührende Höhe gehoben werden soll. Insbesondere ist die Teilnahme der weitesten Kreise an den Bestrebungen des niederösterreichischen Landesverbandes für Fremdenverkehr eine dringende Notwendigkeit. Die Bahnverwaltungen sollten noch mehr als bisher einvernehmlich mit diesem Verbande vorgehen.

Berichtigung. Internationaler Straßenbahn- und Kleinbahnverein. In Nr. 21 vom 1. August, Seite 176 ist eine Ankündigung dieses Vereines enthalten, welche wir unsere Leser gefälligst zu streichen und durch die folgende zu ersetzen bitten. Es ist nämlich durch einen unliebsamen Zufall in der Druckerei der richtige Satz mit dem längst abgedruckten Satz verwechselt worden, der sich auf den im Jahre 1906 in Mailand abgehaltenen Kongreß bezieht:

Die Tagesordnung des heuer in der Zeit vom 7. bis 10. September in München stattfindenden Kongresses ist vielmehr folgende:

A. Zur Diskussion gestellte Fragen: 1. Die Riffelbildung auf den Schienenfahrflächen (Bericht eines internationalen Ausschusses). 2. Vergleichende Kosten der Energieerzeugung für elektrischen Bahnbetrieb bei Anwendung von Dampfmaschinen, Dampfturbinen, Sauggasanlagen, Dieselmotoren usw. (Berichterstatter: Herr Rizzo, Direktor der „Société Générale des Chemins de fer économiques“, Brüssel.) 3. Vor- und Nachteile der verschiedenen Wagengattungen in betriebstechnischer Hinsicht (Drehgestellwagen, Lenkachsenwagen, verwandelbare Wagen, kombinierte Wagen [halb offen, halb geschlossen]. Wagen mit mittlerer Plattform usw.) (Berichterstatter: Herr Ingenieur Ludwig Spängler, Direktor der städtischen Straßenbahnen, Wien). 4. Neuere Erfahrungen, Verbesserungen und Betriebskosten, welche sich auf die gesamten für elektrische Straßenbahnen verwendeten Bremsvorrichtungen beziehen (Berichterstatter Herren: Scholtes, Direktor der Nürnberg-Fürther Straßenbahn; Schörling, Ober-Ingenieur der Straßenbahn Hannover; Petit, Ober-Ingenieur der „Société nationale des Chemins fe fer vicinaux“, Brüssel). 5. Praktische Ergebnisse aus der Verwendung von Wagenstromzählern; Prämienverteilung für Stromersparnis (Berichterstatter: Herr Battes, Direktor der Städtischen Straßenbahn Frankfurt a. M. und Herr Otto, Ober-Ingenieur der Großen Berliner Straßenbahn).

B. Zur Berichterstattung gestellte Fragen: 6. Wirtschaftliche Ergebnisse des elektrischen Betriebes bei Klein- bezw. Lokalbahnlinien (Berichterstatter: Herr Dr. Ing. W. Reichel, Professor an der Königl. Techn. Hochschule zu Berlin). 7. Abnutzung und Lebensdauer der wesentlichsten Teile des rollenden Materials bei Straßenbahnen (Berichterstatter: Herr Stahl, Direktor der Straßenbahnen der Stadt Düsseldorf). 8. Wirtschaftlichkeit und Betriebskosten der Autobusse. (Berichterstatter: Herr Otto, Ober-Ingenieur der Großen Berliner Straßenbahn, Berlin und Herr Mauclère, Direktor der „Compagnie Générale des Omnibus“, Paris). 9. Schmierung der Lager und Zahnräder elektrischer Motorwagen (Berichterstatter: Herr Julius, Direktor der „Elektrische Spoorweg Maatschappij“, Haarlem). 10. Der Geleisbau der Kleinbahngeleise unter besonderer Berücksichtigung: *a)* der Maße und des Gewichtes der Schwellen; *b)* der Stärke der Geleiseunterbettung; *c)* des Schienenprofils; *d)* der Verwendung von eisernen Schwellen und solchen aus armiertem Beton; *e)* der Unterhaltung und Überwachung der Verlaschung (Berichterstatter: Herr C. de Burlet, Generaldirektor der „Sociéte nationale des Chemins de fer vicinaux“, Brüssel). 7. Typen der Dampflokomotiven für Lokalbahn- bezw. Kleinbahnlinien, insbesondere für solche mit Schmalspur. Betriebsergebnisse der Verbundlokomotiven und der Heißdampflokomotiven. Lokomotiven für Verwendung von anderem Heizmaterial als Kohlen (Berichterstatter: Herr Hermann v. Littrow, Ober-Inspektor und Vorstand der Zugförderung der k. k. Staatsbahndirektion in Triest und Herr Hermann Heimpel, Ober-Ingenieur der Lokalbahn-A.-G. in München)., 12. Über den Automobilismus (Selbstfahrwesen) im Verkehre auf Eisenbahnen im allgemeinen und insbesondere auf Lokalbahnen und Kleinbahnen (Berichterstatter: Herr E. A. Ziffer, Präsident der Bukowinaer Lokalbahnen, Wien).

C. Vortrag: 13. Wirtschaftliche Bedeutung der großen Überlandzentralen für die Entwicklung des Kleinbahnwesens (Berichterstatter: Herr O. Petri, Kgl. Bayer. Kommerzienrat, Direktor der Elektrizitäts-Aktiengesellschaft vorm. Schuckert u. Co. und der Siemens-Schuckert-Werke, Nürnberg).

LITERATUR.

Artarias Generalkarte von Dalmatien und der Okkupationsländer Bosnien—Hercegowina. Bearbeitet von Dr. Karl Peucker. Das im Maßstabe von 1 : 864.000 gehaltene große Blatt unterscheidet durch reiche, sechsfache Farbengebung alle Bezirkshauptmannschaften und Bezirksgerichte, Kreisbehörden und Bezirksämter, mit den neuesten auf besonderen Tabellen angeführten Bevölkerungsziffern. — Besondere Aufmerksamkeit wurde den Bahn- und Schiffslinien (letztere mit Distanzen) und den im Bau befindlichen und projektierten Bahnlinien gewidmet. Die Karte liegt gefalzt in Decke zu K 3 und auf Leinwand aufgezogen zu K 5 vor. Für Ämter und Schulen, militärische und kommerzielle Kreise sowie überhaupt für jeden Zeitungsleser wird sie zweifellos von Nutzen sein.

CLUB-NACHRICHTEN.

Veränderungen im Mitgliederstande im Monate Juli 1908.

Gestorben sind:

Die Herren wirklichen Mitglieder: Alfred Ritter von Deyma, k. k. Ministerialrat a. D. in Lemberg; Jakob Hasel, Oberinspektor i. P.

Ausgetreten sind:

Die Herren wirklichen Mitglieder: Julius Vidale, k. u. k. Major und Oskar Ritter von Guneseh, k. u. k. Hauptmann im Eisenbahnbureau des k. u. k. Generalstabes; Robert Ritter von Scheda, k. u. k. Oberleutnant im Eisenbahn- und Telegraphenregiment; Benno Fleischmann, Beamter der Österreichischen Alpine Montan-Gesellschaft.

Stand mit Ende Juli 1908: 2 Ehrenmitglieder, 600 wirkliche, 37 unterstützende und 3 korrespondierende Mitglieder.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten

Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hilscher

Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16

Digitized by Google

Niederländisch-deutsch-russischer Grenzverkehr.

Einführung der Nachträge 7 zu den Heften 1 und 2.

Mit 20. August neuen Stils 1908 treten zum Tarif Teil II für den niederländisch-deutsch-russischen Grenzverkehr, Tarifhefte 1 und 2, die Nachträge 7 in Kraft. Exemplare erliegen in der Station Reichenberg sowie bei der unterzeichneten Direktion zur Einsicht bereit und sind bei der Königl. Eisenbahn-Direktion Bromberg, ferner bei der unterzeichneten Direktion zum Preise von sechs Hellern erhältlich.

Wien, am 1. August 1908.

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Pränumerations-Einladung

auf die

„Österreichische Eisenbahn-Zeitung"

Organ des „Club österreichischer Eisenbahn-Beamten".

Erscheint vom April bis Oktober am 1. und 15. jedes Monates, von November bis März jeden Montag.

Mit 1. März 1908 begann das II. Quartal des XXXI. Jahrganges dieser im In- und Auslande verbreiteten, vom „Club österreichischer Eisenbahn-Beamten" herausgegebenen Zeitschrift.

Die Mitglieder des „Club österreichischer Eisenbahn-Beamten" erhalten die Zeitung unentgeltlich.

Die „Österr. Eisenbahn-Zeitung" erscheint seit Beginn des XVII. Jahrganges in wesentlich vergrößertem Umfange und kostet inklusive Zusendung per Post

Für Österreich-Ungarn:		Für das Deutsche Reich:		Für das übrige Ausland:	
ganzjährig Kronen	10.—	ganzjährig . . Mark	12	ganzjährig . Francs	20
halbjährig „	5.—	halbjährig . . „	6	halbjährig . „	10

Die Administration. Wien, I. Eschenbachgasse 11, Mezzanin.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Sommer 1908. **Schnellzugs-Verbindungen.** Sommer 1908.

Giltig vom 1. Mai 1908.

Wien–Italien (über Cervignano, über Cormons, über Ala, über Pontebba) — **Deutschland–Italien** (über Ala) — **Budapest–Italien** (über Cormons, über Cervignano, über Ala)

[illegible]

Giltig ab 1. Juni 1908. K. k. Österreichische Staatsbahnen. Sommerdienst 1908.

Kürzeste Zugverbindungen

von **Wien, Prag** und **Karlsbad** nach

dem **Salzkammergute, Badgastein, Innsbruck, München** und **Bad Reichenhall sowie umgekehrt.**

[illegible]

Schnellzugsverbindungen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft. SOMMER 1908. Giltig vom 1. Mai 1908.

WIEN–ITALIEN

über Cervignano

C		Station		C
7 20	ab	Wien Südb.	an	6 45
9 [illegible]		Semmering		4 38
10 [illegible]		Bruck a. d. M.		3 [illegible]
11 [illegible]		Graz		2 [illegible]
12 [illegible]		Marburg Sgbhf.		12 [illegible]
1 [illegible]		Cilli		11 [illegible]
3 [illegible]		Laibach		9 [illegible]
.	an	Abbazia-M.		5 35
.		Fiume		5.05
6.30		Triest		6.35
6 01		Monfalcone		5 50
9 45		Venedig		2 25
3.05		Mailand		7 45
4 16		Florenz		6 10
10 40		Rom		10 50
6.50	an	Neapel	ab	3.00

über Cormons

	C		Station		C	
8 45	9 20	ab	Wien Südb.	an	9 10	8 50
11 00	11 32		Semmering		7 06	6 42
12 12	12 47		Bruck a. d. M.		5 22	5 22
1 21	1 45		Graz		4 24	4 10
2.32	3 00		Marburg Sgbhf.		3 07	2 52
3 56	4 18		Cilli		1 47	1 34
5 48	6 02		Laibach		12 04	11 37
9 36	9 21	an	Abbazia-M.		8 33	8 27
10 01	9 50		Fiume		8 01	8.01
8 44	8.59		Nabresina		9 07	8.28
9 25	9.25		Triest		8 40	7 55
*1 42	2 15		Venedig		2 10	11 40
*6 35	7 20		Mailand		7 45	6 40
3 10	11 55		Florenz		6 10	3 00
10.10	7 30		Rom		10 30	9 00
6 40	1 25	an	Neapel	ab	3.00	12 20

* Bis 14. Mai

über Ala

C		Station		C
8 40	ab	Wien Südbhf.	an	8 30
10 [illegible]		Semmering		6 09
11 [illegible]		Bruck a. d. M.		5 [illegible]
12 [illegible]		Graz		3 [illegible]
2 [illegible]		Marburg Sgbhf.		2 [illegible]
4 34	an	Klagenfurt Sgbhf.		12 [illegible]
5 [illegible]		Villach S. B.		11 16
7.23		Lienz		9 [illegible]
12.09		Bozen-Gr.		4 40
1.18		Meran		3 30
1 39		Trient		3 18
2 05		Rovereto		2 43
2 12		Mori		2 02
3 28		Arco		12 52
2 28		Ala		2 10
4 20		Verona		11 55
7 30		Mailand		9 25
5 12		Florenz		10 30
11 30		Turin		5 20
11 12	an	Genua	ab	3 [illegible]

über Pontebba

	Δ C		Station			Δ C
7.25	11 40	ab	Wien Südbhf.	an	9 27	5 15
9.49	2 07		Semmering		7.28	3 16
11.00	3 18		Bruck a. d. M.		5 36	2 04
11.22	3.36		Leoben		5.05	1 40
3.20	9.23		Klagenfurt Sgbhf.		12 43	.
3.56	7 44	an	Villach S. B.		12 12	9.17
10.46	1.42		Venedig		4 46	2 25
1.42	3 47		Verona		2 21	12 26
6.05	6 35		Mailand		11 20	9 45
6.34	3 10		Florenz		9 10	3 10
1 10	10 40		Rom		2 00	8 40
6 30	6 40		Neapel		9 50	12 25
.	4 52	an	Nizza	ab	.	10 15

Deutschland–Italien

über Ala

• C Δ	‡ C Δ	Δ	Δ	C		Station		Δ	Δ	‡ C Δ	C	• C Δ
9 40	10 35	8 45	10 35	10 30	ab	Berlin	an	6 42	2 25	8 0[illegible]	6 42	9 0[illegible]
12 11	12 23	10 16	1.16	12 36		Leipzig		3 55	7 00	3.32	3 35	6 37
11.05	10.30	7 21	11 50	11 05		Dresden		5 42	10 26	9 48	4 38	8.44
7 42	8 20	8 40	11 35	10.50		München		4 05	9 50	9 33	6 35	10 50
10 [illegible]	11 01	12 04	3 30	2 10		Innsbruck		12 41	6 [illegible]	6 [illegible]	2 57	7 44
2 [illegible]	2 30	4 21	7 22	6.10		Bozen-Gr.	an	8 30	1 55	2.55	12 [illegible]	3 [illegible]
.	3 29	5 42	8 [illegible]	7 18	an	Meran		7 [illegible]	12 46	1 25	8 [illegible]	.
3 12	3 33	5 20	8.20	7 21		Trient		7.26	12.49	1 56	9 21	2 43
.	.	5 53	9 14	8 01		Rovereto		6 45	12 18	.	8 33	.
.	.	11 35	4 [illegible]	12 10		Venedig		11 02	7 30	9 25	2 55	6 40
5 05	5 25	7 15	11 [illegible]	9 59		Verona		4 [illegible]	0 21	11 55	3.35	12 01
.	8 20	10.42	6 05	3 05		Mailand		12 [illegible]	7 45	9 25	1 05	.
11.30	12 10	5 42	6 39	4 48		Florenz		9 [illegible]	10 30	5 [illegible]	10 25	8 40
5 [illegible]	5 30	1 10	1 10	10 40		Rom		2 00	4 30	10 [illegible]	10 50	12 40
11 [illegible]	11 05	6 30	6 38	6 40		Neapel		8 40	10 00	5 00	3 00	7.40
6 [illegible]	.	2 53	2 53	.	an	Palermo	ab	12 00	12 00	.	6 40	11.10

Budapest–Italien

über Cormons

C			Station		C	Δ
8 00	3 00	ab	Budapest	an	10 12	9 42
3 21	2.30	an	Pragerhof		3 42	3 10
9.25		an	Triest		8.30	7.55
10 04	9 53		Görz S. B.		6 42	7.17
10.25	10 08		Cormons		6 12	6.50
2 15	*1 42		Venedig		2.10	11 40
7 20	6 35		Mailand		7 45	6 10
11 33	3 10		Florenz		6.10	3.00
8 20	10 40		Rom		10 30	9 00
1 25	6 40	an	Neapel	ab	3 00	12 20

über Cervignano

		Station		
5.00	ab	Budapest	an	9.22
12.47	„	Pragerhof	„	12.26
6.01	an	Monfalcone	ab	5.50
9.45		Venedig		2.25
3.05		Mailand		7.45
4.16		Florenz		6.10
10 10	an	Rom	ab	10.50

über Ala

Δ		C		Station		C
8 00	3 00	8 40	ab	Budapest	an	10 12
7 02	4.34	6 41	an	Klagenfurt Sgbhf.		12 09
7 51	5.27	8 07		Villach S. B.		11 16
12 20	7.23	11.00		Lienz		9 25
2 02	9.06	12 52		Toblach		8 14
5 35	12.02	4 08		Bozen-Gries		4 40
7.18	1.18	5 34		Meran		3 30
7.21	1.29	5 20		Trient		3.12
8 01	2.05	5 50		Rovereto		2 41
8 11	2.12	6 01		Mori		2 30
9 19	3.28	7 12		Arco		12 52
9 36	3.20	7 29		Riva		12 35
8 31	2.28	6 16		Ala		2.00
9 39	4.20	7 42		Verona		11.55
3 05	7.30	10 42	an	Mailand	ab	9.35

• Berlin-Neapel-Expreß ab Berlin 2., 5., 9. und 16. Mai, ab Neapel 2., 6., 9., 13. und 16. Mai. — ‡ Nord-Süd-Expreß nach Cannes bis 16. Mai, dann nach und von Verona. C Schlafwagen — Δ Speisewagen. — Die Nachtzeit von 6 00 abends bis 5 59 früh sind durch Unterstreichen der Minutenziffern bezeichnet. * Bis 14. Mai.

Digitized by Google

Wilhelm Beck & Söhne

k. u. k. Hoflieferanten

FILIALEN: Lemberg, Innsbruck, Sarajevo.

Wien, VIII. Langegasse 1, Zentrale.

Uniformen, Uniformsorten

Kürschnerwaren und Kappen

für Eisenbahnen. 651

Stefan v. Götz & Söhne

Wien und Budapest

Wien	Budapest
XX/1. Bez., Gleßmanngasse 2.	b. Ganz & Co., Steinbrucherstr.
XX/1. Nordwestbahnstraße 53.	

Eisenbahn-Sicherungsanlagen

Bahnschranken mit und ohne Vorläutesicherung,

Zentralweichenstellungen

Signalanlagen, Industriegeleisesicherungen, Geleisesperrbäume, Wechselsperren, Sperrschuhe, Sicherungs- und Signaleinrichtungen aller Art für Eisenbahnen und Ausrüstung hiezu.

Rein pneumatische Niederdruck-Weichen und Signalstellung nach den Patenten der General Railway Signal Co., Buffalo und Rochester U.S.A. und der British Pneumatic Railway Signal Co., Ltd. London.

Werkzeuge und Gebrauchsartikel

für den

Bahnbau, Bahnerhaltungs-

und

Betriebsdienst

Berg- und Hüttenwesen

Bremsschuhe, Waggonschieber etc. Patent Büßing

Bremsschlitten Patent Schön.

Seuthe'sche Knall- und Lichtsignale

Telegramm-Adresse: Bahngötz Wien Telephon.

„A B C“-Code fünfte Ausgabe in Verwendung.

Telephon 21682 und 21683 interurban. 657

Um meine Waschmaschinen à 24 Kronen

mit einem Schlage überall einzuführen, habe ich mich entschlossen, dieselben zu obigem billigen en gros-Preis *ohne Nachnahme zur Probe* zu senden! Kein Kaufzwang! *Ziel 3 Monat!* Durch Seifenersparnis verdient sich die Maschine in kurzer Zeit! Leichte Handhabung! Leistet mehr wie eine Maschine zu 70 Kronen! Die Maschine ist aus Holz, nicht aus Blech und ist unverwüstlich! Größte Arbeitserleichterung! Schont die Wäsche wie bei der Handarbeit!

Schreiben Sie sofort an:

Paul Alfred Goebel, Innsbruck.

Vertreter auch zu gelegentlichem Verkauf überall gesucht.

Bitte nicht zu vergessen, die Bahnstation anzugeben, nach welcher die Maschine geschickt werden soll.

Fabrik für

Eisenbahnsicherungsanlagen

Südbahn-Werk

Wien

X/3 Triesterstraße Nr. 40.

Telephon 8978.

Bahnschranken, Vorläutesicherungen, Schrankenantriebe. Zentral-Stellwerke, Blockapparate. Signale, Kontaktschienen, Fühlschienen, Sperrbäume. Wechselsperrschlösser. 638

Siemens & Halske

Aktiengesellschaft Wien.

Werk: III. Hainburgerstraße Nr. 29.

Direktion: III. Apostelgasse Nr. 12.

Eisenbahn-Sicherungsanlagen. Schwachstromanlagen.

Telegraphen- und Telephonanlagen, Anlagen für drahtlose Telegraphie, Marine- und Gruben-Signalapparate, Minenzünder, Feuermelde-, Wächterkontroll- und Alarmanlagen, Wassermesser, Wasserstands-Fernmelder, Schalttafel-Meßinstrumente, wissenschaftliche, Laboratoriums- und Eicheinrichtungen, elektromedizinische Apparate, Röntgen-Einrichtungen, Trockenelemente, nasse Elemente, Elemente für Momentbeleuchtung, S. & H.-Beutelelemente, Kabel- und Leitungsdrähte für Telephon- und Telegraphenzwecke. 631

RUNDSCHAU FÜR TECHNIK UND WIRTSCHAFT

ZENTRALORGAN FÜR DIE FORTSCHRITTE DER INDUSTRIE, VERKEHRSTECHNIK, FÜR SOZIALPOLITIK, VOLKSWIRTSCHAFT u. VERWALTUNG

HERAUSGEBER DIPL. ING. ALFRED BIRK, EISENBAHNOBERINGR. u. O. PROF. a. d. K. K. DEUTSCHEN TECHN. HOCHSCHULE IN PRAG

VERLAG VON A. HAASE, PRAG I. ANNAHOF, POSTSPARKASSENKONTO 50.308, TELEPHON 308

Alleinige Anzeigen-Aufnahme

M. Pozsonyi, Wien,

IX. Hörlgasse 5.

Kraluper Mineralöl-Raffinerie

PRAG

liefert helle und dunkle Zylinderöle für Normal- und Heißdampf, helle und dunkle Maschinenöle, Wagenachsenöle, Petroleum, Benzin, Fette etc. etc.

Darlehen!

Allgemeine Cautionsbank Aktiengesellschaft

General-Repräsentanz für Österreich:

WIEN, IV. Technikerstraße Nr. 5.

Die Allgemeine Cautionsbank gewährt an **Eisenbahnbeamte** Darlehen gegen Gehaltsvormerkung zu außerordentlich günstigen Bedingungen, u. zw.: 1. Die Bank fordert an Darlehenszinsen pro anno 6½%; selbstredend immer von der verbleibenden Restschuld. 2. Der Darlehenswerber hat sich hinsichtlich seines Gesundheitszustandes einer ärztlichen Untersuchung zu unterziehen. Die übliche teure Lebensversicherung wird jedoch nicht verlangt. Für den Fall des Ablebens des Darlehenswerbers erlischt die restierende Schuld, so daß den Erben keinerlei Verpflichtung auferlegt bleibt. Für diesen seitens der Bank gebotenen Vorteil ist alljährlich ein mäßiges Schadendeckungsentgelt, dessen Höhe sich nach dem Alter des Darlehenswerbers richtet, immer nur von der verbleibenden Restschuld zu bezahlen. 3. Die übliche Stellung der Bürgen kann gegen eine einmal zu entrichtende mäßige Zahlung unterbleiben. (3 Perzent der Darlehenssumme.) 4. Bei der Erteilung des Darlehens werden als einmalige Kosten die Barauslagen und 1 Perzent Bankprovision in Abrechnung gebracht.

Zu weiteren Informationen ist die Bank jederzeit bereit und stehen Antragsformulare zur Verfügung. 701

Für den Inseratenteil verantwortlich Annoncen-Expedition M. Pozsonyi, Wien, IX. Hörlgasse 5.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten. — Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hilscher. — Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16

Digitized by Google

Stanford University Library SEP 28 1908

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

Redaktion und Administration:
WIEN, I. Eschenbachgasse 11.
Telephon Nr. 366.
Postsparkassen-Konto der Administration: Nr. 866.246.
Postsparkassen-Konto des Club: Nr. 850.698.
Beiträge werden nach dem vom Redaktions-Komitee festgesetzten Tarife honoriert.
Manuskripte werden nicht zurückgestellt.

ORGAN
des
Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

Erscheint von April bis Oktober am 1. und 15. jedes Monates
von November bis März jeden Montag.

Abonnement inkl. Postversendung
in Österreich-Ungarn:
Ganzjährig K 10. Halbjährig K 5.
Für das Deutsche Reich:
Ganzjährig Mk. 12. Halbjährig Mk. 6.
Im übrigen Auslande:
Ganzjährig Fr. 20. Halbjährig Fr. 10.
Bezugsstelle für den Buchhandel: Spielhagen & Schurich in Wien.
Einzelne Nummern 30 Heller.
Offene Reklamationen portofrei.

№ 23. | Wien, den 1. September 1908. | XXXI. Jahrgang.

Putzwolle

kardiert in Strähnen, offeriert in allen erdenklichen Qualitäten die

Erste österr. mechanische Putzwollfabrik
RUDOLF LÖWI
Wien, II. Engerthstraße 173—175.
Erstes und größtes Etablissement dieser Art, dessen Inhaber die kardierte Putzwolle vor 18 Jahren in Österreich mit größtem Erfolge einführte.
Monatliches Fabrikat über 100.000 Kilogramm.

Österreichische
Siemens-Schuckert-Werke
Wien, XX/2. Engerthstraße 150.
Elektrische Beleuchtung
Elektrische Kraftübertragung
Elektrische Bahnen

Dynamomaschinen • • •
Schaltapparate
Installationsmaterial. • •

• Elektromotoren •
Zähler
• • Bogenlampen. • •

Installationsbureau: VI/1 Mariahilferstraße Nr. 7.



PRÄZISIONS-UHREN
sowie alle anderen erdenklichen Sorten. Echte Glashütte, Omega, Badollett, Schaffhausen usw.
Jede Uhr ist mit Fabrikszertifikat und 5jähriger Garantie versehen. Hunderte Anerkennungsschreiben.
EUGEN DOLLINGER, Uhrmacher,
Wien, IV. Favoritenstraße Nr. 22.
Bei Barzahlungen 10 Prozent.
Illustrierte Preisliste gratis und franko.

Invert-Brenner bester Systeme
für Steinkohlen-, Öl- und Azetongas,
geeignet für Bahnhofs- und Waggonbeleuchtung.
Allgemeine Carbid- u. Acetylen-Gesellschaft Franz Krückl & Co., Wien.
Fabrik: Möllersdorf b. Wien. Bureaux: Wien, VI. Köstlergasse 5.
Telephon 9040 und 1180.

C. Schember & Söhne
k. und k. Hof-Brückenwagen
und Maschinenfabrik
Wien, I. Akademiestrasse 4
empfehlen ihre Erzeugnisse in Lokomotiv-, Waggon-, Fuhrwerks-, Magazin- und Autom. Wagen sowie Wagen aller Art.

Leopolder & Sohn
Wien, III/1 Erdbergstraße 52.
Leipzig-Schleussig, Seumestraße 86.
Fabrik für Telegraphen-Apparate, Telephone und Telephon - Zentral - Umschalter, elektrische Stations-Deckungssignale und Bahnwächter-Läutewerke für Eisenbahnen, Telegraphen - Batterien und Leitungsmateriale, Wassermesser eigenen Patentes für städtische Wasserwerke, Bierbrauereien und Maschinenfabriken.
Alle Telephon- und Telegraphen-Einrichtungen werden prompt ausgeführt und Voranschläge **kostenfrei** ausgearbeitet.

Marke: %
Schnelldreh-Revolverstahl №%
als Schnell- und Hart-Drehstahl noch dort zu verwenden wo kein anderer mehr aushält!
Rudolf Schmidt & Co., Gußstahlwerk, Wien, X./3.

Digitized by Google

Garvens-Werke

WIEN

II. Handelskai 130

fabrizieren und halten großes Lager von:

Pumpen aller Art:

Baupumpen
Stationsbrunnenpumpen
Expreßpumpen f. große Förderhöhen
Pumpen für Villen und Wohnhäuser und Fabriksanlagen
Pumpen für Haus- u. Wasserleitungen.

Waagen für jeden Zweck:

Stationsbrückenwaagen
Kohlenwaagen
Magazinswaagen. 647

Kataloge u. Kostenvoranschläge auf Verlangen portofrei und kostenlos.

Schrauben- u. Schmiedewaren-Fabriks-Aktiengesellschaft

Brevillier & Co. und A. Urban & Söhne

Wien, VI. Magdalenenstraße 18. 669

Fabriken: Neunkirchen an der Südbahn, Floridsdorf und Gradenberg. Nieten, Schrauben, Muttern, Drahtstiften und Schmiedewaren.

Lebensversicherungs-Institut des Club österreichischer Eisenbahn-Beamten

Newyorker Germania

WIEN, I. Stubenring Nr. 18, im eigenen Hause.

Versicherungen in Kraft Ende 1906 564,000.000 Kronen, Aktiva laut Bilanz 1906 185,000.000 Kronen, Überschuß der Jahresgebarung 1,625.700 Kronen, Dividenden verteilt an Versicherte 1906 2.422.100 Kronen, Kaution bei der k. k. Staats-Zentralkasse 10,437.500 Kronen.

Die Gesellschaft verteilt Dividenden schon nach einjährigem Bestehen der Polizze. Die Polizzen sind nach einjährigem Bestande unanfechtbar (Darlehens-Deckungs-Polizzen), genießen sofortige Unanfechtbarkeit bei Selbstmord oder Tod durch Duell. Die Kriegsversicherung Wehrpflichtiger wird ohne Prämienerhöhung übernommen. Mitglieder des Club österreichischer Eisenbahn-Beamten genießen besondere Begünstigungen.

Witkowitzer Bergbau- und Eisenhütten-Gewerkschaft

Witkowitz (Mähren).

Post- und Telegrammadresse: *Witkowitz, Eisenwerk.* Eisenbahnstation: Schönbrunn und Mähr.-Ostrau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Erzeugnisse: Roheisen, Eisengußware, vornehmlich Röhrenguß nachstehender Methode für Wasser-, Dampf- und Gasleitungen, Maschinen- und auch Bauguß, Stahlguß, Walzmaterial, und zwar: Stab- und Fassoneisen, Bau- und Waggonträger, Reservoir- und Kesselbleche, Stabstahl, Stahlbleche, Eisenbahn- und Grubenmaschinen aus Martinstahl, Tyres aus Martin- und Spezialstahl, Eisenbahnwaggonräder, Waggonachsen, komplette Räderpaare, Wechsel und Kreuzungen, Drehscheiben, Wasserstations-Einrichtungen, Dampfkessel, Reservoirs, Gasometer, Brücken- und sonstige Baukonstruktionen, Gittermaste, Schmiedestücke und diverse Zeugschmiedware, Maschinenbau, speziell Bergwerksmaschinen für Förderung und Wasserhaltung, Pumpensätze und Ausführung diverser maschineller Einrichtungen, mittels Wassergas geschweißte, elektrisch geschweißte und maschinell gepreßte Blechwaren, stumpf- und patentgeschweißte, wie auch nahtlose Röhren, Rohrmaste, feuerfeste Ziegel und basische Steine.

Anfragen sind zu richten an die Zentral-Direktion in Witkowitz, Eisenwerk oder an die Kommerzielle Direktion, Wien, I. Operngasse 6 oder an das Verkaufsbureau, Prag, Stadtpark 19. 685

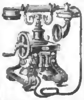
Deckert & Homolka

Elektrotechnisches Etablissement

Fabriks- u. Engros-Lager IV. Favoritenstr. 42. **WIEN** Niederlage u. Installation I. Kärntnerstr. 42.

Budapest. Prag. Brünn. Paris.

Fabrikation • Installation



von Telegraphen- und Mikrotelephon-Apparaten für alle Zwecke, insbesondere für den Eisenbahn-Signal-, Sicherheits- und Meldedienst. Blitzableitern, Dynamos, Elektromotoren und Ventilatoren, Wasserstands-Anzeigern, Beleuchtungskörpern, staub- und wasserdicht. 545

Österreichische Eisenbahn-Verkehrsanstalt

WIEN I. Volksgartenstraße 3.

Vermietung von Spezialwagen aller Art, Kastenwagen und Lowrys, Heiz- und Kühlwagen, Zisternenwagen, Spezialwagen für Weintransporte etc., Projektierung, Bau und Finanzierung von Lokal- und Schleppbahnen, Errichtung von Reservoirs (Tanks) und Rohrleitungen (pipe lines) für Petroleum. 511

Felten & Guilleaume

Fabrik elektr. Kabel, Stahl- und Kupferwerke, Actien-Gesellschaft, Wien, X. Gudrunstraße 11.

Zug- u. Barrierendraht m. hoher Festigkeit, Stachelzaundraht usw.

Drahtseile für Aufzug, Transmissionen, Schiebebühnen, Zugschranken, Stell- und Läutewerke.

Bogenlampen-Aufzug- und Tragseile.

Zug- und Leitseile für Eisenbahn-Trajekte.

Leitungsdrähte nach verschiedenster Art isoliert, für Installationszwecke.

Kabel für Telegraphie, Telephonie und elektrische Licht- und Kraftübertragung.

Hochspannungskabel mit Felten & Guilleaume-Papierisolation.

Blocksignalkabel. Trolley-Drähte. 498

Trifailer Kohlenwerks-Gesellschaft, Wien, III. Rennweg 5. 549

Soeben beginnt zu erscheinen:

Meyers Grosses Konversations-Lexikon.

Sechste, gänzlich neubearbeitete und vermehrte Auflage.

Ein Nachschlagewerk des allgemeinen Wissens.

148.000 Artikel u. Verweisungen.

11.000 Abbildungen, 1400 Tafeln und Karten.

20 Bände in Halbleder gebunden zu je 10 Mark

Prospekte und Probehefte liefert jede Buchhandlung.

Verlag des Bibliographischen Instituts in Leipzig und Wien.

K. k. priv.

Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt

Errichtet im Jahre 1825. Wien, I. Wollzeile 39.

Die Anstalt versichert: a) Gebäude samt deren Zubehör,
b) Mobilien aller Art
c) Bodenerzeugnisse gegen Hagelschlag. 613

Reservefond d. Anst.: K 8.376.191·17 Ges.-Versicherungssumme K 2.405.308.638

Anzahl der Mitglieder: 159.054.

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ORGAN

des

Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

№ 23. Wien, den 1. September 1908. XXXI. Jahrgang.

Der Wasserstraßenkampf.

Von Dr. Viktor Krakauer.

(Fortsetzung zu Nr. 23.)

Es wird von keiner Seite bestritten, daß das Gesetz vom Jahre 1901 nur rein politischen Motiven seinen Ursprung verdankt. Die Beseitigung der Obstruktion, nicht wirtschaftliche Rücksichten waren Absicht und Zweck des Gesetzgebers. Mit Recht bemerkte Abgeordneter Dr. Schreiner (in der Plenarsitzung des Abgeordnetenhauses vom 10. Juli 1908), „daß es noch kein Gesetz gegeben hat, daß mit solchem Leichtsinn, mit einem solchen Mangel an technischen Vorarbeiten beschlossen wurde". Selbst von den Wasserstraßenanhängern wird das Gesetz in toto keineswegs ernst genommen. Denn niemand verlangt, daß sämtliche beschlossene künstliche Wasserstraßen, und zwar:

a) ein Schiffahrtskanal von der Donau zur Oder,
b) ein Schiffahrtskanal von der Donau zur Moldau, nächst Budweis,
c) ein Schiffahrtskanal vom Donau-Oderkanal zur mittleren Elbe,
d) eine schiffbare Verbindung vom Donau-Oderkanal zum Stromgebiete der Weichsel und bis zu einer schiffbaren Strecke des Dniester

auch tatsächlich gebaut werden. Man würde sich mit einer kleinen Abschlagszahlung begnügen, gerne pars pro toto nehmen. In Wahrheit handelt es sich nur um den Donau-Oderkanal, dem man, mit Rücksicht auf die nach Ansicht der Kanalanhänger hier in Frage kommende Massenfracht, die Kohle, den Schein der Existenzberechtigung allerdings nicht versagen kann. Doch ist dies nur ein wesenloser Schein; im Dunstkreise der willkürlichsten, jeder faßbaren Grundlage entbehrenden Berechnungen spiegeln sich die prachtvollsten Rentabilitätsluftschlösser ab. Bevor jedoch der Nachweis erbracht wird, daß auch hier alle Hoffnungen nur eine täuschende Fata morgana sind, möge vorher darauf hingewiesen werden, daß ebenso wie das Gesetz auch die parlamentarische Behandlung des Gesetzes bis nun nur auf phantastischen Ziffern, auf leeren, sich selbst widerlegenden Schlagworten, nicht auf einem seriösen Tatsachenmaterial aufgebaut wurde. Der im Jahre 1901 erstattete Bericht des Abgeordneten Primavesi über den Donau-Oderkanal schwelgt förmlich im Bewußtsein der Tatsache, daß der Kanal beinahe — beinahe! — der Gegenstand einer Privatpersonen zu verleihenden Konzession gewesen wäre. Im Jahre 1873, im berüchtigten Jahre des Finanzschwindels, hatte die Anglo-Österreichische Bank den Einfall, sich um die Konzession zum Baue und Betriebe dieses Kanals zu bewerben. Die Vorlage wurde von den beiden Häusern durchberaten und gerne angenommen. „Der darauffolgende Finanzkrach machte die Finanzierung unmöglich." Und noch einmal hat sich ein Idealist gefunden, der die Erlangung einer solchen Konzession für wünschenswert erachtet hatte, wohl deshalb nur, weil ihm, dem Ausländer, die wirklichen Verhältnisse nicht bekannt waren. Es war dies der Franzose Hallier, dem im Jahre 1892 vom Handelsminister Marquis Bacquehem „die weitestgehende staatliche Unterstützung" zugesagt wurde. Der von Hallier mit der Leitung der Projektsarbeiten betraute Ingenieur Oeslin, von dem der Gedanke, statt der Schleusen „geneigte Ebenen" zu benützen, herrührt, ist kurz darauf gestorben; Hallier und französisches Geld sah man niemals wieder. Und wenn man sich vor Augen hält, daß nicht die kleinste Lokalbahn deshalb unausgebaut geblieben ist, weil eine Börsenderoute die finanziellen Kräfte des ersten Konzessionärs vorübergehend gelähmt hatte oder weil ein trassierender Ingenieur gestorben war, so wird man dem bereits erwähnten Motivenberichte des Wasserstraßengesetzes vollauf zustimmen: daß es sicherlich kein Zufall sei, wenn wir in Österreich keine Kanäle besitzen.

Wenn man das stenographische Protokoll des Abgeordnetenhauses durchblättert, so findet man, daß ein großer Teil der Kanalfreunde der Ansicht huldigt, die Rentabilität der Wasserstraßen spiele überhaupt keine Rolle. So bemerkte z. B. der Abgeordnete Dr. Kolischer in der Sitzung vom 15. Juni d. J., daß Kanäle und

Digitized by Google

Wasserstraßen nicht als fiskalische Einnahmsquelle betrachtet werden dürften, und daß das sanktionierte Gesetz in seiner Durchführung nicht bedingt sei von den Resultaten einer Rentabilitätsberechnung. Und ganz dasselbe sagte der Abgeordnete Steiner in der Sitzung vom 26. Juni d. J.: Der Bau von Wasserstraßen müsse aus volkswirtschaftlichen Gründen in Angriff genommen werden. Rentabilitätserwägungen allein dürften hiebei nicht den Ausschlag geben. Die ersten Sätze der Redner kann man ohneweiters unterschreiben. Die staatlichen Verkehrsmittel, Kanäle und Wasserstraßen, dürfen nicht vom rein fiskalischen Standpunkte betrachtet werden. Nicht die Erzielung der größtmöglichen Einnahmen soll der Leitstern der staatlichen Verwaltung sein. Die Bedachtnahme auf die allgemeine wirtschaftliche Wohlfahrt, auf die indirekte Rentabilität soll nie außeracht gelassen werden. Darüber ist sich alle Welt einig. Aber ebenso selbstverständlich ist die Lehre, daß die Kosten der Verkehrsmittel von den Interessenten und nicht von anderen Bevölkerungsteilen aufgebracht werden müssen. Betriebskosten und Verzinsung des Anlagekapitals — das ist das Minimum, welches von den Verkehrsmitteln, also auch von den Kanälen, unter allen Umständen hereingebracht werden muß. Wenn selbst die überschwenglichsten Rentabilitätsberechnungen nicht einmal dieses Minimum gewährleisten — soll dennoch der Kanal gebaut, der Staat einer finanziellen Katastrophe ausgesetzt werden?*) Bloß um formelle Rücksichten zu wahren? Unwillkürlich kommen uns die Worte Schopenhauers ins Gedächtnis: „Daß folglich bloße Parteizwecke die vielen Federn angeblicher Weltweisen in so starke Bewegung setzen, mithin daß Absichten, nicht Einsichten, der Leitstern dieser Tumultuanten sind.“ Was schließlich auch vom Abgeordneten Dr. Steinwender gesagt worden ist: „An dem Betriebe des Kanals hat gar kein Mensch ein Interesse, wohl aber sind an seinem Baue sehr viele interessiert.“

In fachlichen Kreisen ist es daher nicht notwendig, solche Argumentationen zu widerlegen, ebenso wie noch viele andere Beweisgründe, von denen im nachfolgenden eine aus der Rede des Antragstellers (betreffend die Inangriffnahme des Baues der Wasserstraße Wien—Krakau; Sitzung vom 9. Juli d. J.) entnommene Probe gegeben werden möge.

Abg. Daszyński: „Sie sehen nicht, daß der Kanal nicht bloß durch seine Trasse etwas leisten wird. Er wird vier Flüsse, die Donau, die Oder, die Weichsel und die Elbe beleben!“

Abg. Dr. Steinwender: „Die Elbe? Die Oder? Geographie ungenügend!“

Abg. Daszyński: „Der Verkehr auf den deutschen Wasserstraßen wuchs in den letzten 30 Jahren um das Fünffache, so daß der Verkehr dort nicht weniger als 15 Millionen Tonnenkilometer beträgt...“

Abg. Dr. Steinwender: „Tonnen! Tonnen!“

Der Dringlichkeitsantrag Daszyński wurde mit Zweidrittelmajorität angenommen.

Doch abstrahieren wir vorläufig von der nebulosen Rentabilität des Donau-Oderkanals und prüfen wir dessen Leistungsfähigkeit.

Prof. Birk gibt hierüber in der von uns bereits erwähnten Broschüre: „Soll der Donau-Oderkanal gebaut werden?“ unanfechtbare Ziffern. Der Berechnung des Wasserbedarfes für den Kanal wurden eine jährliche Betriebsdauer von 270 Tagen und eine künftige Größe des gesamten Schiffsverkehrs (Oderberg—Wien, Wien—Oderberg) von jährlich vier Millionen Tonnen zugrunde gelegt. Die Verkehrsgröße von vier Millionen Tonnen in beiden Richtungen bildet die äußerste Grenze für die Leistungsfähigkeit des Kanals bei der gegenwärtig projektierten Ausführung. (Sollte in Zukunft der Verkehr über diese Grenze hinauswachsen, so wird dann der weiters erforderliche Bedarf an Wasser durch den Neubau von Talsperren beschafft werden müssen.) Andererseits erscheint eine nicht überschreitbare Grenze für die Leistungsfähigkeit des Kanals durch die Schleusen gegeben. Die Schleusung eines Schiffes erfordert rund 30 Minuten; es kann also täglich nur eine bestimmte Zahl von Schiffen die Schleusen passieren.

Wenn wir annehmen, daß nach einem bergfahrenden Schiffe stets ein talfahrendes Schiff für die Schleuse bereit steht und der Verkehr sich mit größter Regelmäßigkeit bei Tag- und Nachtbetrieb abwickelt, so können im günstigsten Falle doch nur 40 Schiffe im Tage, also 40 Schiffe $\times$ 270 Tage $=$ 10.800 Schiffe im Jahre den Kanal durchfahren. Da die Rückfracht auf dem Donau-Oderkanal (in der Richtung gegen Norden) sehr gering sein wird, so kann nach dem bei der Berechnung des Wasserbedarfes offiziell eingehaltenen Vorgang die mittlere Beladung eines Bootes für die Fahrt desselben mit $400\,t$ angenommen werden. Danach würde die volle Ausnützung der technischen Leistungsfähigkeit einer Verkehrsgröße von 10.800 Schiffen $\times\ 400\,t = 4{,}320.000\,t$ im Jahre entsprechen. Gehen die Schiffe in beiden Richtungen vollbeladen, so würden im Jahre 10.800 Schiffe $\times\ 630\,t =$ $= 6{,}804.000\,t$ befördert werden. Der Verkehr in einer Richtung kann aber bei der geplanten Baudurchführung in keinem Falle

$$\frac{6{,}804.000\,t}{2} = 3{,}402.000\,t$$

übersteigen.

Für die Bestimmung der mittleren Förderweite, das ist des Weges, den im Mittel eine Tonne auf dem Kanale zurücklegt, bieten uns die Verkehrsergebnisse auf der

*) Sitzung des Herrenhauses vom 27. Juni d. J.: Alfred von Skene richtet an die Regierung die Bitte, offen und unverschleiert die gesamte Belastung, welche der Staat durch den projektierten Kanalbau erleiden werde, bekanntzugeben. Dadurch werde der Staat einer finanziellen Katastrophe entgehen, der er aber zusteuert, wenn das Wasserstraßengesetz dem Buchstaben nach ausgeführt würde.

Nordbahn zweckmäßige Anhaltspunkte, weil die Verkehrsverhältnisse auf beiden Verkehrsstraßen sehr ähnliche sein werden. Nach den „Mitteilungen des Zentralvereines für Fluß- und Kanalschiffahrt in Österreich", Nr. 62, betrug im Jahre 1906 der Güterverkehr auf der 276 *km* langen Strecke Wien—Oderberg 11·50 Millionen Tonnen und 1476·6 Millionen Tonnenkilometer; hieraus ergibt sich die mittlere Förderweite zu 1476·6 *t/km* : 11·5 *t* = 128·4 *km*. Wir wollen daher für den Kanal rund 130 *km* annehmen. Dann ergibt sich die Leistungsfähigheit des Donau-Oderkanals bei einer größten möglichen Verkehrsbelastung von jährlich 4 Millionen Tonnen zu 4,000.000 *t* × 130 *km* = 520 Millionen Tonnenkilometern.

Vergleichen wir damit die bloß auf den Hauptlinien*) der Nordbahn in den letzten 10 Jahren beförderte Bruttolast; sie betrug (rund)

im Jahre	Millionen Bruttotonnenkilometer
1897	4546
1898	4938
1899	4989
1900	5420
1901	5423
1902	5464
1903	5613
1904	5744
1905	5914
1906	6319

Wir sehen daraus, daß der Kanal in seiner Höchstleistung nicht einmal den zehnten Teil dessen zu befördern vormag, was seit dem Jahre 1900 alljährlich auf dem Hauptnetze der Nordbahn befördert wird. Wir sehen ferner, daß, eine normale 5%ige Verkehrszunahme angenommen, die jedes zweite Jahr auf der Nordbahn erzielte Mehrleistung schon über die Kräfte des Kanals geht.

Angesichts solcher Zahlen kann man sich genau ein Bild darüber machen, welcher Wert dem stärksten Argument der Wasserstraßenanhänger beizumessen ist, die da ausnahmslos sagen: „Der Kanal müsse schon deshalb gebaut werden, weil eine Entlastung der Nordbahn unumgänglich notwendig sei. Der Donau-Oderkanal, behauptet der bereits erwähnte Bericht des Abg. Primavesi, sei für einen Frachtbedarf bestimmt, „welchen die Nordbahn verkehrstechnisch nicht mehr bewältigen könne." Also um ungefähr ein Zehntel des Hauptbahnverkehres, ungefähr ein Vierzehntel des Gesamtverkehres der Nordbahn im Maximum zu bewältigen — dafür sollen 280 Millionen ins Kanalwasser geworfen werden. Etwas viel für unsere finanziellen Verhältnisse!

*) Also ohne Berücksichtigung der eigenen Lokalbahnen und der für Rechnung der Eigentümer betriebenen Bahnen.

(Schluß folgt.)

Eisenbahntrajekt mit Lokomotivbetrieb.

Trajekte dienen zur Vermittlung jenes Schiffsverkehres über Ströme, Landseen oder Meeresteile, durch welchen insbesondere Eisenbahnwagen von einem Ufer zum anderen in direktem Anschluß an bestehende Schienenwege überführt werden sollen, und zwar in allen den Fällen, wo der Bau fester Brücken sich als unmöglich oder wirtschaftlich unrentabel erweist. Während die amerikanischen Eisenbahnen schon seit langer Zeit von diesem Verkehrsmittel den ausgiebigsten Gebrauch als Zwischenglied ihrer Linien im Seengebiete machen, finden wir dasselbe in Europa nur spärlich vertreten, höchstens im Verkehr zwischen Deutschland und Dänemark sowie mit Schweden.

Die meisten dieser Trajektschiffe sind freifahrend, d. h. sie besitzen eine zur Fortbewegung dienende Maschinen- und Kesselanlage und bedürfen zu deren Bedienung und Betrieb des erforderlichen Personals sowie eines gewissen Kohlenvorrates. Die hiedurch bedingten hohen Beschaffungs- und Unterhaltungskosten lassen derartige Trajekte nur im Betriebe von Eisenbahnlinien mit starkem Personenverkehr wirtschaftlich erscheinen, während anderseits ihr Prinzip Anwendung auch bei Bahnen niederer Ordnung finden würde, wenn sich diese Kosten erniedrigen ließen.

Die Betriebskosten setzen sich bei solchen Schiffsfähren zusammen aus den eigentlichen Förderungs- und den Liegekosten und gerade die letzteren machen bei schwachem Verkehr die Sache teuer. Es wird, je nach Lage des Fahrplans, namentlich im Betriebe einer Kleinbahn, nicht immer zu vermeiden sein, daß das Trajektschiff längere Zeit unter Dampf müßig liegen muß, um einen zu befördernden Zug zu erwarten und daß die Zuglokomotiven an beiden Ufern das gleiche Los trifft, bis das nächste Trajektschiff eintrifft.

In nachstehendem soll nun eine Anordnung beschrieben werden, welche es ermöglicht, die Lokomotive des ankommenden Zuges mit auf das Trajektschiff zu nehmen und während der Überfahrt als Motor zu benutzen.

Zu diesem Zwecke erhält das Trajektschiff drei nebeneinander liegende Geleise, von denen die beiden äußeren zur Aufnahme der mitzuführenden Wagen, das mittlere für die Lokomotive bestimmt ist.

Das Beladen des Trajektschiffes geschieht in der Weise, daß die Lokomotive des ankommenden Zuges vor der Landungsbrücke Halt macht, abhängt, ersteren umfährt und sich hinter demselben wieder mit ihm vereinigt.

Es werden sodann die beiden äußeren Geleise mit je einer halben Zugslänge besetzt, worauf die Lokomotive auf das mittlere Geleis fährt und hier mit dem Schiff an beiden Enden durch Schraubenzugvorrichtungen fest verankert wird.

Die Triebachsen der Lokomotive kommen hiebei genau auf zwei im Schiffsraum gelagerte, mit je zwei Scheiben versehene Achsen zu stehen, welche mittels Zahnrädern auf eine dazwischen liegende Welle arbeiten, von welcher die erzeugte Kraft entweder direkt auf zwei Schaufelräder oder mittels geeigneter Transmission auf Schiffsschrauben übertragen werden kann.

Die Scheiben sind an der Peripherie den Radreifen entsprechend profiliert.

Ist das Schiff klar zur Abfahrt, so läßt der Lokomotivführer, der während der Überfahrt auf seiner Maschine bleibt, diese langsam anfahren. Die Triebräder übertragen ihre Umdrehung im entgegengesetzten Sinne auf die Scheiben und die auf denselben Achsen befestigten Zahnräder dieselbe wiederum auf die eigentliche Triebwelle in ursprünglicher Drehrichtung. Hieraus erhellt, daß der Lokomotivführer das Schiff in gleicher Richtung bewegt, wie seine Maschine auf dem Lande. Nach der Ankunft am anderen Ufer wird die Verankerung der Lokomotive gelöst, dieselbe fährt vor, durch eine Weiche zurück, um

Digitized by Google

die erste, dann wieder vor und durch eine zweite Weiche zurück, um die zweite Hälfte des Zuges zu holen und ist jetzt zur Weiterfahrt fertig. Das Trajektschiff bleibt unter Aufsicht des Steuermanns liegen, bis ein entgegenkommender Zug es zur Rückfahrt benutzt und es ist selbstverständlich, daß für derartige Zwecke gleichartige Lokomotiven zur Verwendung kommen müssen.

Durch den Fortfall der gesamten Dampfanlage wird der Bau einer Trajektfähre wesentlich verbilligt und die Betriebskosten in der Wartezeit erspart. Die Raumersparnis für die sonst erforderlichen Maschinen, Kessel und Kohlenbunker gestattet eine flachere Bauart des Schiffskörpers bei geringerem Tiefgang und die in dieser Fährkonstruktion gebotenen Vorteile ermöglichen die Ausführung so manchen Kleinbahnprojektes, welches bisher an den hohen Kosten einer Brückenanlage gescheitert ist.

Die Eisenbahnen Brasiliens.

Nach einem vom „Handesmuseum“ herausgegebenen Konsularberichte besaßen die Vereinigten Staaten von Brasilien am Ende des Jahres 1906 an Eisenbahnen: 17.242 *km* im Betriebe, 3042 *km* im Baue und 6683 *km* trassierte und bewilligte Strecken, zusammen 26.967 *km* oder pro Quadratkilometer des Flächeninhaltes 0·0031 *km*. Diese in einem so großen Staate geringe Ausdehnung des Bahnnetzes findet ihre Erklärung einerseits in der geringen Dichte der Bevölkerung und andererseits in der großen Anzahl der schiffbaren Wasserstraßen dieses Landes, dessen wirtschaftliche Ausbeutung erst begonnen wurde. Daher ist auch die Rentabilität der brasilianischen Eisenbahnen im allgemeinen noch unbefriedigend. In den Staaten Brasiliens aber, wo die Bevölkerung dichter ist, es zudem an brauchbaren Wasserstraßen mangelt, hat sowohl die Ausdehnung als auch die Ertragsfähigkeit in den letzten Jahren einen nahmhaften Zuwachs erfahren; so besitzen die Staaten Rio de Janeiro rund 2500 *km*, São Paulo 4000 *km* und Minas Geraes ebenfalls 4000 *km* im Betriebe. In diesen drei Staaten sind ferner gegenwärtig zusammen 4000 *km* im Baue. Die meisten brasilianischen Eisenbahnen wurden infolge der voraussichtlich geringen Rentabilität mit bedeutenden finanziellen Unterstützungen seiteus der Bundesregierung und der Regierung der einzelnen Bundesstaaten, in einzelnen Fällen ausschließlich aus Staatsmitteln gebaut. Seit der Bundesregierung verfassungsmäßig allein das Recht der Konzessionierung und Eisenbahngesetzgebung zusteht, ist die Tätigkeit der einzelnen Staaten auf diesem Gebiete ausgeschaltet, zum Vorteile der beabsichtigten einheitlichen Ausgestaltung des Eisenbahnnetzes und der Verkehrsabwicklung. Nach den Eigentumsverhältnissen gliedert sich das Eisenbahnnetz Brasiliens wie folgt:

Im Eigentum und im Betriebe der Union . . .	2.883 *km*
Verpachtete Staatsbahnen	4.542 „
Konzessioniert von der Union mit Zinsengarantie .	1.563 „
Ohne Zinsengarantie	1.930 „
Bahnen der einzelnen Bundesstaaten	6.323 „
Zusammen . . .	17.241 *km*

Der weitaus größere Teil der brasilianischen Bahnen befindet sich sonach im Eigentums- oder Konzessionsverhältnisse der Bundesregierung. Was die Baukosten der von der Bundesregierung konzessionierten Strecken anbelangt, ist zu bemerken, daß 1 *km* durchschnittlich auf 20—30 Contos de Reis oder K 30.400—45.600 zu stehen kam. Charakteristisch für die Kapitalsbeschaffung der brasilianischen Privatbahnen ist die Größe des Prioritätenkapitals, welches häufig das Aktienkapital überschreitet, die in den Vereinigten Staaten von Amerika und in England gebräuchliche Finanzierung der Eisenbahnen ist daher auch in Brasilien die Regel.

Die Spurweite ist ungleich; es gibt Bahnen mit 0·76 *m*, 1 *m* und 1·6 *m* Spurweite, von denen die zweite am häufigsten vorkommt. Aus dieser Verschiedenheit ergeben sich natürlich große Schwierigkeiten in der Abwicklung des Verkehrs; da z. B. die Hauptstrecke der brasilianischen Zentralbahn teils breitspurig (1·6 *m*), teils schmalspurig (1 *m*) ist und eine wichtige Anschlußbahn dieser Hauptlinie (Oesle-Minas-Bahn) die ganz schmale Spur von 0·76 *m* besitzt. Die Transporte erleiden natürlich empfindliche Verzögerungdn. Die Regierung ist deshalb bestrebt, zumindest auf der Hauptstrecke der Zentralbahn durchwegs die Spurweite von 1·6 *m* einzuführen. Diese Weite besitzen dermalen bloß einige Bahnen des großen Durchzugsverkehres, wie die Santos—São Paulo-Bahn, dann einige Strecken der Great Western-Eisenbahn und die von Bahia ausgehenden Bahnlinien. Die Spurweite von 1 *m* wird aber infolge der hohen Anlagekosten und des schwachen Verkehres der brasilianischen Bahnen auch künftighin am häufigsten gewählt werden. Doppelgeleisig sind auf der Santos—São Paulo-Linie und der Lokalstrecke der brasilianischen Zentralbahn zusammen bloß 185 *km*; die letztere Strecke hat überdies in der Länge von 16 *km* ein drittes Geleise, neben welchem gegenwärtig zur Bewältigung des starken Nahverkehres der Bundeshauptstadt ein vierter Strang gelegt wird. Der Minimalradius bei Kurven schwankt auf den Hauptbahnen von 300 bis 81 *m* und beträgt auf einigen Lokalbahnen sogar nur 72 *m*, da kostspieligen Kunstbauten aus dem Wege gegangen wurde, zudem mit Rücksicht auf die staatliche Zinsengarantie, welche nach der Länge der Strecke bemessen wird, die Erbauer in der Regel nicht ängstlich auf eine Abkürzung der Trasse bedacht waren. Der längste Tunnel Brasiliens mißt bloß 2200 *m*. Die Anpassung an die natürliche Beschaffenheit des Terrains bringt bedeutende Steigungen und Gefälle mit sich; ihr Maximum schwankt auf den einzelnen Linien von 17—33‰, wobei die Zahnradstrecken nicht einbezogen sind. Die Eisenbahnen, welche von den Küstenebenen auf das Hochplateau Brasiliens führen, erreichen bedeutende Höhen: mehr als 1000 *m* über dem Meeresspiegel erklimmen die brasilianische Zentralbahn (1126 und 1338 *m* höchstgelegene Stationen), die Minas-Rio-Bahn (Station Tunnel 1862 *m*), die Mogyana-Bahn (Station Indoyá 1049 und Caseata 1270 *m*) und es liegt ferner ein großer Teil der Strecken in Rio de Janeiro, Minas Geraes und São Paulo in Seehöhen von 400—800 *m*.

TECHNISCHE RUNDSCHAU.

Die Ausnützung der Wasserkräfte in Italien. Die „Società per le Forze idrauliche della Liguria“ hat die Studien zwecks Ausnützung der Wasserkräfte im Aveto- und Trebbiatale beendet und wird mit der Durchführung dieses Projektes, welches eine Kraft von 25.000 *PS* liefern soll, demnächst beginnen. Von dieser Wasserkraft sollen 5800 *PS* der Staatseisenbahn abgegeben werden für den elektrischen Betrieb der Linie Genua—Spezia. Ein gleichfalls sehr bedeutendes und eben fertiggestelltes hydraulisches Werk ist jenes der „Società delle Forze idrauliche sul Genisio“, welche ihre großen hydraulischen Anlagen in Salmoglie und Novalese durch Herstellung einer Kommunikation zweier Seen wesentlich vergrößert hat.

Motorwagen für Postbeförderung. Die italienischen Staatsbahnen haben nach Entwürfen ihres Konstruktionsbureaus an österreichische, deutsche und belgische Firmen, derartige Spezial-Motorwagen in Bestellung gegeben. Die von der Firma B a r s i g in Tegel gebauten Wagen haben drei Achsen, von denen die beiden vorderen gekuppelt sind. Der Wagenkasten enthält drei Abteile; im ersten sind der Kessel, Kohlenkasten und der Führerstand samt Zubehör untergebracht, der zweite Teil ist für den Postdienst bestimmt, während der

dritte Raum dem Aufenthalte des Postpersonales, sowie zur Aufnahme des Gepäcks dient und noch einen Hundekotter enthält. Die Triebräder haben 1115 *mm*, das Laufrad 1010 *mm* Durchmesser. Beide Achsen haben außerordentlich starke Achsschenkel. Die Laufachse hat normale, ganz geschlossene Tenderachslager, die Kuppelachse jedoch Lager nach der Bauart Zara mit gelenkigen Führungen. Die Zylinder haben Kolbenschieber, liegen außerhalb des Rahmens und ihre Dimensionen sind 290×400 *mm*. Sie sind derart durchgebildet, daß für die rechte und linke Seite nur ein Modell nötig ist. Die Stopfbüchsen haben Metallpackungen nach dem System Leeds-Forge. Die Schmierung besorgt ein Nathan-Lubrikator mit vier Ölleitungen. Der Kreuzkopf hat nur eine untere Bahn. Die Steuerung ist nach der Heusinger-Type durchgebildet. Der Dampfbetriebsdruck beträgt 13 Atm. Die 366 Siederohre haben 30 *mm* Innen- und 35 *mm* Außendurchmesser. Die feuerberührte Heizfläche mißt 58·02 m^2. Es sind drei Sicherheitsventile, eines mit Federwage und zwei nach Bauart Coale vorhanden. Der über der Laufachse angebrachte Wasserkasten faßt 2·2 m^3, der Kohlenbehälter 1000 *kg*. An beiden Stirnseiten kann je ein Wagen angekuppelt werden. Zwischen dem Boden des Wagenkastens und den eisernen Längsträgern sind Bleiplatten zur Dämpfung des Schalles eingelegt und zwischen Postabteil und Führerstand ist eine 3 *mm* starke Asbestschicht angebracht, die die Wärme vom Postabteil abhalten soll. Das Leergewicht des Wagens beträgt 26.850 *kg*.

CHRONIK.

Stiftung eines Jubiläumskreuzes für Zivil-Staatsbedienstete. Seine k. und k. Apostolische Majestät haben nachstehende Allerhöchste Handschreiben allergnädigst zu erlassen geruht:

Lieber Freiherr von Beck! Ich habe Mich bestimmt gefunden, anläßlich der sechzigsten Wiederkehr des Tages Meines Regierungsantrittes ein Jubiläumskreuz zu stiften, welches in Gemäßheit der von Mir noch zu genehmigenden bezüglichen Statuten an Zivil-Staatsbedienstete und in gleichartigen Anstellungen wirkende Personen zuzuerkennen ist.

Indem Ich Sie hievon in Kenntnis setze, teile Ich Ihnen zugleich eine Abschrift jenes Handschreibens mit, welches Ich aus diesem Anlasse an den Minister Meines Hauses und des Äußern gerichtet habe.

Bad Ischl, am 14. August 1908.

Franz Joseph m. p.

Beck m. p.

Lieber Freiherr von Aehrenthal! Es ist Mir ein Herzensbedürfnis, anläßlich der bevorstehenden sechzigsten Wiederkehr des Tages Meines Regierungsantrittes den Zivil-Staatsbediensteten ein sichtbares Merkmal der warmen Würdigung zu verleihen, mit welcher Ich ihre treuen Dienste begleite. Ich habe Mich daher bestimmt gefunden, ein Jubiläumskreuz zu stiften, welches in Gemäßheit der von Mir noch zu genehmigenden bezüglichen Statuten an Zivil-Staatsbedienstete oder in einer dem Staatsdienste gleichartigen Anstellung wirkende Personen zuzuerkennen ist. Mit dieser Stiftung will Ich den Zivil-Staatsbediensteten in unveränderter väterlicher Liebe einen neuen Beweis jener Anerkennung geben, welche Ich der an die Hingebung jedes Einzelnen immer größere Anforderungen stellenden Berufstätigkeit des Zivilstaatsdienstes nie versagen werde. Ich setze Sie von Vorstehendem zur eigenen Wissenschaft und zum Zwecke der Vornahme der weiters erforderlichen Vorkehrungen mit dem Beifügen in Kenntnis, daß Ich gleichzeitig die entsprechenden Handschreiben an Meine Ministerpräsidenten richte.

Bad Ischl, am 14. August 1908.

Franz Joseph m. p.

Länge der den internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr unterstehenden Eisenbahnstrecken. Die Länge dieser Strecken beträgt nach den in Heft 12 der amtlichen „Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport“ Jahrgang 1907, enthaltenen Mitteilungen, u. zw. nach dem Stande vom Ende März 1907 230.206 *km* gegen 220.242 *km* zum selben Zeitpunkt des Vorjahres, also um 9964 *km* oder 4·52% mehr.

An den Zunahmen sind beteiligt:

	km		km
Belgien . . . . mit	5	Frankreich . . . mit	294
Niederlande . . . . „	24	Ungarn . . . . . „	410
Dänemark . . . . „	48	Österreich . . . . „	646
Schweiz . . . . . „	48	Deutschland . . . . „	780
Italien . . . . . „	52	Rußland . . . . . „	7481
Bosnien und Hercegowina . . . . „	166		

An der Gesamtlänge sind die Staaten beteiligt:

	km		km
		Übertrag	13.286
Luxenburg . . . mit	376	Belgien . . . mit	4.603
Bosnien und Hercegowina . . . . „	1.045	Italien . . . . „	13.615
Dänemark . . . . „	2.085	Ungarn . . . . „	18.421
Niederlande . . . . „	2.853	Österreich . . . „	21.045
Rumänien . . . . „	3.180	Frankreich . . . „	39.843
Schweiz . . . . . „	3 747	Deutschland . . . „	57.631
		Rußland . . . . „	61.762
Fürtrag	13.286	Summe	230.206

Im Laufe des Jahres (1/12). ist Schweden als neuer Staat dem Übereinkommen beigetreten. Serbien und Bulgarien dürften im Laufe des Jahres 1908 Mitglieder werden.

Gesetzliche Regelung der Dienstleistungen des Betriebspersonales der Vereinigten Staaten Nordamerikas. Bis nun hatten die meisten Eisenbahnverwaltungen der Union hinsichtlich der täglichen Maximalleistung ihrer Angestellten bloß die allgemeinen Arbeitergesetze der verschiedenen Staaten zu beachten; nur in einigen Staaten war die Dauer des täglichen Dienstes der Exekutivorgane durch besondere Gesetze begrenzt, welch letztere aber in den meisten Fällen nicht mehr als eine bindende Festsetzung längst bestehender Verhältnisse waren, und viele Verwaltungen hatten diesen Gegenstand teilweise geregelt, indem sie mit den verschiedenen Verbänden der Eisenbahner Vereinbarungen oder stillschweigende Abmachungen getroffen hatten. Dieser Ungleichheit hat ein vor kurzem vom Kongresse der Vereinigten Staaten beschlossenes Gesetz, welches inzwischen vom Präsidenten Roosevelt sanktioniert wurde, für das ganze Gebiet der Union ein Ende gemacht. Dieses Gesetz enthält bloß fünf Artikel, von welchen der erste bestimmt, daß die getroffenen Anordnungen sich auf alle Unternehmungen zur Beförderung von Personen oder Gütern auf dem Territorium der Union erstrecken, daß ferner unter der Bezeichnung „Angestellten“ (employés), die das Gesetz anwendet, alle Personen zu verstehen sind, welche an der Beförderung der Züge unmittelbar teilnehmen oder einen Dienst versehen, der mit der Bewegung der Züge im Zusammenhange steht. Der Artikel 2 enthält die wesentlichen Bestimmungen des neuen Gesetzes: Es ist für jede Eisenbahnverwaltung ungesetzlich, ihre Funktionäre oder Angestellten, die diesem Gesetze unterstehen, länger als einen Zeitraum von 16 aufeinanderfolgenden Stunden im Dienste zu verwenden oder zu belassen. Jeder Angestellte einer jeden Transport-

Digitized by Google

unternehmung, welcher ununterbrochen 16 Stunden im Dienste stand, ist abzulösen und darf vor Ablauf einer zehnstündigen, ununterbrochenen Ruhezeit zum neuerlichen Dienstantritte weder gezwungen noch ermächtigt werden. Jeder Angestellte, der während eines Zeitraumes von 24 Stunden 16 Stunden Dienst versehen hat, darf erst nach einer mindestens achtstündigen Ruhepause die Arbeit wieder beginnen. Die Beamten, welche mittels Telegraph oder Telephon direkte oder indirekte Nachrichten über den Verkehr der Züge übermitteln und empfangen, können innerhalb 24 Stunden nicht länger als 9 Stunden zur Dienstleistung verhalten oder ermächtigt werden, wenn sie in Stationen, Kanzleien, Blockkabinen, oder bei einem Posten verwendet werden, die einen ununterbrochenen Tag- und Nachtdienst erfordern. Im Falle. als die Stationen usw. bloß Tagdienst versehen, darf die Maximalleistung der Telegraphisten 13 Stunden täglich nicht überschreiten; ausgenommen sind besonders schwierige Situationen und Verkehrssteigerungen, in welchen Fällen die Telegraphisten noch 4 Überstunden für je 24 Stunden im Dienste verbleiben dürfen. Diese Mehrleistung darf aber höchstens 3 Tage in einer Woche betragen. Die Interstate Commerce Commission hat in jedem dieser besonderen Ereignisse die Sachlage zu prüfen und im Interesse des Dienstes zu bestimmen, wie lange diese Überstunden geleistet werden dürfen. Der Artikel 3 behandelt die Nichtbeachtung dieses Gesetzes: Jede Eisenbahnverwaltung, jeder Funktionär oder Agent, der einen Angestellten zur Ausübung des Dienstes über die im Artikel 2 gezogenen Grenzen wissentlich genötigt oder ermächtigt hat, wird für jede solche Verletzung mit einer Geldbuße bis zu 500 Dollars bestraft. Die Verfolgung des Schuldigen hat der Staatsanwalt des Distriktes, in dem die Übertretung stattgefunden hat, zu veranlassen; eine solche Verfolgung kann jedoch nach Ablauf eines Jahres von dem Zeitpunkte, an welchem das Delikt geschehen ist, nicht mehr eingeleitet werden. Die Interstate Commerce Commission hat im Einvernehmen mit den Distriktsanwälten jene Übertretungen, die zu ihrer Kenntnis gelangen, gleichfalls der gerichtlichen Ahndung zuzuführen. Bei allen auf Grund dieses Gesetzes eingeleiteten Verfolgungen wird von der Eisenbahnverwaltung angenommen, daß sie Kenntnis von den strafbaren Handlungen ihrer Funktionäre oder Agenten hatte. Die Bestimmungen dieses Gesetzes sind auf jene Übertretungen nicht anwendbar, die aus einer zufälligen, unvermuteten Ursache oder einer höheren Gewalt resultieren, auch nicht auf solche, deren Grund der Verwaltung, den Beamten oder Agenten im Zeitpunkte der Übertretung unbekannt gewesen ist. Die Mannschaften der Hilfszüge genießen nicht den Schutz dieses Gesetzes. Der Artikel 4 setzt fest, daß alle Machtbefugnisse der Interstate Commerce Commission auf das Gesetz über die Dienstdauer ausgedehnt werden; die genannte Behörde hat die Ausführung desselben zu überwachen. Und der letzte Artikel setzt den Beginn der Wirksamkeit dieses Gesetzes (4. März 1908) fest.

Die Eisenbahnen Deutschlands 1906. Von der im Reichs-Eisenbahnamt bearbeiteten Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands, abgesehen von den sogenannten Kleinbahnen, ist der die Ergebnisse des Rechnungsjahres 1906 umfassende Band XXVII (Verlag der Königlichen Hofbuchhandlung von E. S. Mittler & Sohn) erschienen. Nachstehend seien einige wesentliche Zahlen mitgeteilt.

Die Eigentumslänge der deutschen vollspurigen Eisenbahnen ist von 46.171 *km* am Ende 1896 auf 55.747 *km* am Ende 1906, also um 20·7% gewachsen. Von dieser Länge entfielen 1896 43.071 *km* oder 93·3% auf Staatsbahnen und 3100 *km* oder 6·7% auf Privatbahnen, 1906 dagegen 51.694 *km* oder 92·7% auf Staatsbahnen und 4053 *km* oder 7·3 % auf Privatbahnen. Nach der Betriebsart waren 1906 33.6 55 *km* oder 60·4% Hauptbahnen und 62.092 *km* oder 39·6% Nebenbahnen vorhanden Die Hauptbahnen haben nur um 5·5%, die Nebenbahnen aber um 54·7% zugenommen. Es entfallen auf 100 km^2 10·27 *km* Eisenbahnen. Auf 100.000 Einwohner kommen 9·08 *km* Eisenbahnen.

Zur Bewältigung des Verkehrs standen den vollspurigen deutschen Eisenbahnen im Rechnungsjahre 1906 22.855 Lokomotiven, 47.057 Personenwagen einschließlich 141 Triebwagen und 479.061 Gepäck- und Güterwagen einschließlich 2 Triebwagen zur Verfügung. Gegen 1896 hat bei den Lokomotiven eine Zunahme von 39·8%, bei den Personenwagen von 45·3% und bei den Gepäck- und Güterwagen von 38 3% stattgefunden. Die Beschaffungskosten der Betriebsmittel haben sich von 1988·93 auf 8065·88 Millionen Mark oder um 54·7% erhöht. Die Wagen haben auf den vollspurigen Betriebsstrecken 24.446·81 Millionen und auf 1 *km* der durchschnittlichen Betriebslänge 441.305 Wagenachskilometer geleistet. Die beförderte Nutzlast ist von 29.260 04 auf 50.361·68 Millionen Tonnenkilometer, also um 72 1%, die tote Last (das Eigengewicht der Wagen, Lokomotiven, Tender, Triebwagen) von 80.046·66 auf 147.795·35 Millionen Tonnenkilometer, also um 84·6% gestiegen. Die Ausnutzung des Ladegewichtes der bewegten Achse ist bei den Personenwagen von 23·94 auf 24·82% gestiegen, bei den Gepäckswagen aber von 2·87 auf 2·03% und bei Güterwagen von 45·36 auf 45·31% zurückgegangen.

Der Personenverkehr hat in dem Zeitraum von 1896 bis 1906 einen weiteren Aufschwung genommen. Im Jahre 1906 wurde eine Einnahme von 736·41 gegen 444·61 Millionen Mark im Jahre 1896, mithin ein Mehr von 65·6% erzielt. Jedes Kilometer brachte eine Einnahme von Mk. 13·598 gegen Mk. 9856 im Jahre 1896, mithin ein Mehr von Mk. 3492, das ist 38·0%. Dagegen ist die Einnahme auf je 1000 Achskilometer der Personen- und Gepäckwagen von Mk. 107 auf Mk. 96 zurückgegangen. An der Gesamteinnahme war die Einnahme aus dem Personen- und Gepäckverkehr mit 27·97% gegen 28·04% im Jahre 1869 beteiligt.

Die reine Personenbeförderung einschließlich Militär- und Sonderzüge hat ein Mehr von 280·88 Millionen Mark, das sind 65·6%, die Beförderung von Gepäck und Hunden ein solches von 8·79 Millionen Mark, das sind 64·7%, aufzuweisen, während die Nebenverträge einen Zuwachs von 2·13 Millionen Mark, das sind 73·7%, erzielten. Der Anteil der Wagenklassen an der Gesamteinnahme aus der Personenbefördeung stellt sich im Jahre 1906 auf

3·83% in der I. Klasse
20·06% „ „ II. „
49·08% „ „ III. „
25·22% „ „ IV. „
4·81% Militär

gegen 4·25, 24·18, 48 68, 20·05, 2·84% im Jahre 1896. Auf jeden Einwohner Deutschlands entfielen im Jahre 1906 durchschnittlich 20 Eisenbahnfahrten gegen 12 im Jahre 1896; dagegen ist die durchschnittlich zurückgelegte Wegestreke von 23·38 auf 22·92 *km* gesunken.

Wie der Personenverkehr hat auch der Güterverkehr hinsichtlich des Umfanges und der Erträgnisse in der Zeit von 1896 bis 1906 eine erhebliche Steigerung erfahren. Die Einnahme ist von 1071·27 auf 1705·16 Millionen gewachsen, mithin hat eine Zunahme von 59·3% stattgefunden. Jedes Kilometer brachte eine Einnahme von 23 361 im Jahre 1896, dagegen 30.907 Mk. im Jahre 1906, also 32·3% mehr. An der Gesamteinnahme war die Einnahme aus dem Güterverkehr mit 64 76% gegen 67·56% im Jahre 1896 beteiligt.

Die gesamten Betriebseinnahmen ausschließlich des Pachtzinses sind von 1585·74 auf 2625·78 Millionen Mark, also um 65·6% gestiegen, obwohl die durchschnittliche Betriebslänge nur um 20 5% zugenommen hat Auch die auf

Digitized by Google

das Kilometer Betriebslänge sowie auf 1000 Wagenachskilometer aller Art berechneten Einnahmen sind gestiegen, u. zw. von 34.499 auf 47.400 Mk. = 37·4% beziehungsweise von 103 Mk. auf 107 Mk. = 3·9%, während die Einnahmen auf 1000 Nutzkilometer von Mk. 3934 auf Mk. 3905 = 0·7% zurückgegangen sind.

Die Betriebsausgaben ausschließlich der Kosten für erhebliche Ergänzungen, Erweiterungen, und Verbesserungen und der Pachtzinse sind von 869·35 auf 1664·80 Millionen Mark, also um 91·5%, die Ausgaben auf 1 *km* der durchschnittlichen Betriebslänge von Mk. 18.913 auf 30.052, also um 58·9% gestiegen. Auch die auf 1000 Nutz- und auf 1000 Wagenachskilometer aller Art berechneten Ausgaben sind gestiegen, nämlich von Mk. 2157 in 1896 auf Mk. 2476 in 1906 beziehungsweise von Mk. 57 auf Mk. 68. Der Prozentsatz der Betriebsausgaben im Verhältnis zu den Betriebseinnahmen hat sich im Jahre 1896 auf 54·82 und im Jahre 1906 auf 63·40 gestellt.

Unter Ausscheidung der Kosten für erhebliche Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen sowie der Pachtzinse hat der Ueberschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben betragen im Jahre 1896: 716·39, im Jahre 1906: 960·98 Millionen Mark, er hat also um 34·1% zugenommen, dagegen ist er im Verhältnis zu der Gesamteinnahme nach Ausscheidung des Pachtzinses von 45·18 auf 36·60% gesunken. Als Rente des auf die betriebenen Strecken verwendeten Anlagekapitales betrachtet ergab der Betriebsüberschuß im Jahre 1896: 6·32%, im Jahre 1906 dagegen 6·47%. Jedes Kilometer der durchschnittlichen Betriebslänge brachte im Jahre 1906 Mk. 17.347 gegen 15.585 im Jahre 1896, mithin ein Mehr von Mk. 1762 oder 11·3%.

Die Anzahl der Beamten und Arbeiter einschließlich der Handwerker, Lehrlinge und Frauen betrug 648.437 Personen; gegen 1896 hat eine Vermehrung der Beamten und Arbeiter von 206.021 Personen oder 46·6% stattgefunden. Die Besoldungen und sonstigen persönlichen Ausgaben für Beamte und Arbeiter betrugen, unter Hinzurechnung von 56·58 Millionen Mark für Wohlfahrtszwecke, im ganzen 970·70 gegen 556·53 Millionen Mark im Jahre 1896; sie haben mithin um 74·4% zugenommen. Die durchschnittliche Aufwendung für jede beschäftigte Person ist von Mk. 1258 auf 1497 = 19·0% gestiegen. Die Eigentumslänge der Schmalspurbahnen — ausschließlich der sogenannten Kleinbahnen — betrug am Ende des Jahres 1896: 1318 *km*, bis Ende 1906 ist sie auf 2066 *km* also um 748 *km* oder um 56·8% gestiegen. Der Betriebsüberschuß hat von 1·45 auf 3·23 Millionen Mark zugenommen.

Betriebsergebnisse der k. k. priv. Böhmischen Commercialbahnen im Jahre 1907. Der Geschäftsbericht pro 1907 hebt hervor, daß die für die Gestaltung der Betriebsergebnisse der meisten österreichischen Eisenbahnen im abgelaufenen Jahre charakteristische Erscheinung einer neuerlichen Erhöhung der Einnahmen bei gleichzeitigem überwiegenden Anwachsen der Ausgaben auch in dem gesellschaftlichen Rechnungsabschlusse zutage trete.

Die Betriebseinnahmen bezifferten sich auf K 1,439.284 (+ K 24.910), die Betriebsausgaben auf K 805.251 (+ K 26.011) und der Betriebsüberschuß auf K 634.033 (— K 1101). Der Personenverkehr ergab eine Frequenz von 491.952 (+ 13.458) Reisenden mit einer Einnahme von K 241.632 (+ K 333), während im Parteigüterverkehre insgesamt 500.235 (— 2160) *t* befördert und hiefür K 1,146.718 (+ K 13.803) vereinnahmt wurden. Nach Bestreitung der Steuern und Beiträge zu den Wohlfahrtseinrichtungen sowie der sozietären und sonstigen Ausgaben im Gesamtbetrage von K 115.497 (+ K 6156) resultiert ein Überschuß von K 518.536, wogegen der Prioritätendienst K 475.224 erforderte, so daß ein Reinerträgnis von K 43.312 (— K 6968) verbleibt.

Die Generalversammlung nahm den Geschäftsbericht sowie den Bericht des Revisionsausschusses ohne Diskussion zur Kenntnis, erteilte dem Verwaltungsrate das Absolutorium und beschloß, das ausgewiesene Reinerträgnis im Sinne der bestehenden Vereinbarungen an die priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft auf Abschlag der Zinsenrückstandsschuld bezw. als Erträgnisanteil zu überweisen.

Betriebsergebnisse der priv. Staatseisenbahn-Gesellschaft im Jahre 1907. Die Betriebslänge der gesellschaftlichen Linien betrug am Schlusse des Berichtsjahres 1367·937 *km*. Der Fahrpark bestand zu dem gleichen Zeitpunkte aus 552 Lokomotiven, 407 Tendern, 940 Personen-, 433 Gepäcks- und Eilgut- und 12.603 Güterwagen. Außerdem waren 7 Kranwagen und 34 Schneepflüge vorhanden. Befördert wurden im Jahre 1907 insgesamt 15,960.628 Personen (Kronen 16,152.418 Einnahme), 30.368 *t* Gepäck (K 701.716 Einnahme), 253.540 *t* Eilgut (K 4,555.264 Einnahme) und 12,621.428 *t* Fracht (K 57,231.391 Einnahme). Mit den Einnahmen aus Verschiedenem von K 457.049 betrugen die Gesamteinnahmen des Jahres 1907 K 79,146.329 (gegen K 74,297.017 im Jahre 1906, Steigerung 6·53%). Die Betriebsausgaben von K 38,413.376 sind um K 6,097.654 oder 18·87% gewachsen. In diesen Ausgaben sind die öffentlichen Abgaben und Dotationen nicht enthalten. Es resultiert somit ein Betriebsüberschuß von K 40,732.952, der um K 1,248.342 oder 2·97% geringer als jener des Jahres 1906 ist. Die sonstigen Ausgaben, wie Beiträge zum Pensionsfonde, Provisionsfonde, Krankenkassa, Steuern und Gebühren, die alle aus dem Betriebsüberschusse zu decken sind, erreichten für das Berichtsjahr die Höhe von K 10,483.049 und sind um K 935.628 oder 9·80% höher als im Jahre 1906. Der Betriebskoeffizient ist von 43·50% im Jahre 1906 auf 48·53% im Jahre 1907 gestiegen. Die Werke und Fabriken in Österreich lieferten ein Erträgnis von K 1,694.609 (+ 737.739), die Werke und Domänen in Ungarn K 506.948 (+ 206.526). Der Gewinnsaldo der österreichischen und ungarischen Unternehmungen einschließlich des Vortrages vom Jahre 1906 und der Zinsen betrug K 52,259.966, sonach der Generalversammlung ein Betrag von K 15,220.398 zur Verfügung stand; davon wird der am 1. Juli fällige Aktienkupon wie im Vorjahre mit Frcs. 20½ eingelöst und nach Abschlag der Tantiemen K 4,704.865 auf neue Rechnung vorgetragen.

Die Betriebseinnahmen der Staatseisenbahn-Gesellschaft sind weitaus die höchsten bisher erzielten und auch eine Steigerung um 4·8 Millionen oder fast 6·5% ist noch nie von einem Jahre zum anderen konstatiert worden. Die Einnahmen wären noch höher gewesen, wenn nicht die passive Resistenz und die aufgestellten Langsamfahrtsignale im letzten Quartal den Personen- und in geringerem Maße auch den Güterverkehr beeinträchtigt hätten, da die Einhaltung von Zugsanschlüssen ganz unmöglich war und die Strecke daher nur von solchen Reisenden benützt wurde, die mit keiner anderen Bahn fahren konnten. Trotzdem zeigen die Einnahmen aus dem Personenverkehr, die von 1905 auf 1906 um rund K 900.000 auf 15·3 Mill. Kronen gestiegen waren, eine neuerliche Steigerung um rund K 600.000 oder 4%. Der Güterverkehr, der von 1905 auf 1906 um 3·4 Millionen auf 57·6 Millionen gestiegen, weist eine neuerliche Mehreinnahme um 4·2 Millionen oder 7·4% auf.

Während in den beiden letzten Jahren die Betriebsausgaben nur um etwa 30% der Mehreinnahmen gestiegen sind, beträgt im letzten Jahre ihre Steigerung rund 145% der Mehreinnahmen. Gegen das Vorjahr sind die Betriebsausgaben um 14·4% gestiegen, also noch mehr als bei der Südbahn, wo die Steigerung 11·7% beträgt, das rapide Anwachsen allerdings schon zwei Jahre anhält. Der Betriebskoeffizient (einschließlich der besonderen Ausgaben) stellt sich auf 61·78% gegen 56·35% im Vorjahre und 57·8% im Jahre 1905.

Digitized by Google

Zum erstenmal seit Bestand der Gesellschaft sind die Ausgaben um einen größeren Betrag gestiegen als die Einnahmen. Von der Ausgabensteigerung entfallen rund K 2,000.000 auf Zugsförderung und Werkstättendienst einschließlich K 500.000 Mehrausgaben für Fahrparksreparaturkosten und kassierte Fahrbetriebsmittel. Der Verkehrs- und kommerzielle Dienst erforderte um 1·3 Mill. Kronen, der Bahnerhaltungsdienst um 2·7 Mill. Krone mehr. Die eigentlichen Betriebsausgaben sind also um rund K 6,000.000 oder 19% gestiegen. Die besonderen Ausgaben haben um K 1,000.000 zugenommen. Unter den Ursachen, die die Steigerung der Betriebsausgaben veranlaßt haben, sind, abgesehen von den durch größere Verkehrsleistungen bedingten Mehrausgaben, die Störungen der Kohlenzufuhr und die Kohlennot zu nennen, die dazu zwangen, an Stelle der nicht eingehaltenen laufenden Schlüsse Ersatzkohle aus allen, auch den entferntesten Revieren, selbst englische Kohle, zu jedem Preis und unbekümmert um die ökonomische Eignung als Lokomotivbrennstoff heranzuziehen, so daß die Kosten für Brennmaterial um 1·2 Mill. Kronen, etwa 50% gestiegen, sind. Ferner erhöhten sich die Ausgaben durch die fortgesetzte Steigerung der Personalbezüge, die durch die allgemeine Erhöhung der Löhne und Gehälter nach der passiven Resistenz eine Jahressteigerung um rund K 4,000.000 erfuhren, wovon das abgelaufene Jahr mit K 1,000.000 betroffen wurde, da die erhöhten Bezüge mit 1. Oktober in Kraft traten. Noch stärker beeinflußten die Aufträge der Generalinspektion in bezug auf die Bahnerhaltung das Ergebnis, die hauptsächlich während der letzten vier Monate des Jahres zu forcierten und daher sowohl was die Materialbeschaffung als auch was die Arbeitskräfte betrifft, wesentlich verteuerten Arbeiten zwang. Auch mußte in Tag- und Nachtschicht gearbeitet werden. Für die Erhaltung des Oberbaues, Schienen, Schwellen und Schottererneuerung, wurden um K 2,000.000 mehr ausgegeben; im Jahre 1906 wurden für diese Zwecke im ganzen 1·8 Mill. Kronen ausgegeben, für Erhaltung der Gebäude wurde um K 200.000, rund 30%, mehr ausgegeben, für Erhaltung des Unterbaues und die durch die forcierten Arbeiten und die Langsamfahrtsignale erschwerte Bahnaufsicht um K 500.000 oder gleichfalls rund 30% mehr.

LITERATUR.

„Österreichisches Kursbuch.“ Von diesem offiziellen Kursbuche (früher „Der Conducteur“) ist soeben die September-Ausgabe erschienen, welche wieder die neuesten Eisenbahn- und Dampfschiffahrtpläne und Preise sowie einen Führer an den Eisenbahnen, Karten und Städtepläne enthält. Zu beziehen durch alle Buchhandlungen, Eisenbahnstationen, Trafiken usw. und direkt von der Druckerei- und Verlags-Aktiengesellschaft vorm. R. v. Waldheim, Jos. Eberle & Co. in Wien. Preis der großen Ausgabe K 1.80, der kleinen K —.90.

Niederösterreich in Wort und Bild. 3. Auflage. Kommissionsverlag R. Lechner, Wien. Preis 30 h.

Der Landesverband für Fremdenverkehr in Niederösterreich ist kürzlich mit der dritten Auflage seines Buches: „Niederösterreich: Kurorte, Sommerfrischen und Höhenstationen“ in die Öffentlichkeit getreten, eines Ratgebers für Sommerfrischler und Ausflügler, wie er besser gar nicht gedacht werden kann. In dem 366 Seiten starken Büchlein, welches 4 Kunstdruck- und 110 Textbilder zieren, sind größtenteils auf amtlichem Wege erhobene Daten über 470 niederösterreichische Orte enthalten, die in Bezug auf den Verkehr (Fahrzeit, Fahrpreise) die Unterkunft und Verpflegung (Wohnungs-, Gasthaus- und Lebensmittelpreise), sowie alle sonstigen Ortsverhältnisse (Arzt, Bad, Beleuchtung, Waldentfernung etc.) gründlichen Aufschluß geben. Der fabelhaft billige Preis, sowie die Reichhaltigkeit und Verläßlichkeit seiner Angaben werden zweifellos zu der verdienten Verbreitung des Buches beitragen und so vielen die oft so schwere Wahl einer passenden Sommerwohnung erleichtern.

Zahlenbeispiele zur statischen Berechnung von Brücken und Dächern. Bearbeitet von Robert Otzen, Privatdozenten und Assistenten an der Technischen Hochschule zu Hannover, Eisenbahnbau- und Betriebsinspektor a. D.; in erster Auflage von F. Grayes, durchgesehen von G. Barkhausen, Geh. Regierungsrat, Professor an der Technischen Hochschule zu Hannover. Zweite umgearbeitete und vermehrte Auflage. Mit 329 Abbildungen im Texte und auf drei lithographierten Tafeln. Wiesbaden, 1908. C. W. Kreidels Verlag. (Preis Mk. 12.)

Für die Nützlichkeit des vorliegenden Werkes spricht am besten die Notwendigkeit, nach verhältnismäßig kurzer Zeit eine zweite Auflage desselben zu veranstalten. Selbstverständlich blieb für ihre Bearbeitung jener Gesichtspunkt wieder maßgebend, der sich bei der Schaffung des Werkes auf das beste bewährt hat, der Gesichtspunkt nämlich, durch eine Reihe lose aneinander gereihter Rechnungsbeispiele aus dem Gebiete der Brücken- und Dachkonstruktionen, dem Studierenden eine Rückleine für künftiges selbständiges Arbeiten zu gewähren und dem Praktiker eine Anleitung für die Behandlung ihm fremder Fälle zu geben. Dabei zeigt die neue Auflage eine Menge wertvoller Verbesserungen und Erweiterungen. Die Zahl der Rechnungsbeispiele ist von acht auf zehn vermehrt und in der Behandlung der acht alten Beispiele teilweise ein neuer Weg eingeschlagen worden. Die eingehende Darstellung des Rechnungsvorganges nebst übersichtlicher Anordnung und Einteilung des Stoffes wird allgemeinen Beifall finden. Ein nicht geringer Beitrag zur Übersichtlichkeit des Stoffes ist durch das Entgegenkommen des Verlages ermöglicht worden, indem die Sammlung der Abbildungen in Tafeln beschränkt worden ist und die Abbildungen dem zugehörigen Text beigesetzt worden sind.

Schließlich sei noch erwähnt, daß die Verfasser schon demnächst eine Lücke auszufüllen gedenken, die von vielen Benützern des Werkes empfunden worden ist: Die Ableitung der in dem Werke benützten Formeln. Ein Anhang zu dem vorliegenden Werke soll diese Ableitungen und damit die wissenschaftlichen Grundlagen des vorliegenden Werkes bringen.

Wie schon aus dem Wenigen ersichtlich ist, haben die Verfasser mit vielem Ernst und Eifer an der zweiten Auflage ihres Werkes gearbeitet; sie können der Anerkennung der Fachgenossen sicher sein. Ing. J. F.

CLUB-NACHRICHTEN.

Neue Begünstigung*).

Handelsschulfreiplätze. An der Handelsschule im XVI. Bezirke in Wien, XVI. Kollerpark 7, gelangen für das kommende Schuljahr mehrere ganze und halbe Freiplätze zur Vergebung. Ansuchen um Verleihung von solchen sind sofort an die Direktion dieser Lehranstalt zu richten. Die Einschreibungen finden täglich, auch Sonntag vormittags, in der Kanzlei statt, woselbst auch Prospekte erhältlich sind und weitere Auskünfte erteilt werden.

Unentgeltliche englische Kurse des Prof. Bisenz im Hause der Kaufmannschaft, Schwarzenbergplatz 16. Einschreibung findet täglich von 5—8 Uhr abends statt. Aufnahme beschränkt.

*) Wir ersuchen von dieser, sowie von allen bisherigen Begünstigungen bei jeder sich bietenden Gelegenheit Gebrauch zu machen und eventuell auf die Begünstigungen Bezug habende Wünsche und Reklamationen dem Clubsekretariat brieflich bekanntzugeben.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten. Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hilscher. Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

Kundmachung.

Niederschlesisch-österreichischer Kohlenverkehr.

Einführung eines neuen Ausnahmetarifes.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1908 tritt ein neuer Ausnahmetarif für den obbezeichneten Kohlenverkehr unter gleichzeitiger Aufhebung des gleichnamigen Tarifs vom 1. Februar l. J. samt Nachtrag I in Wirksamkeit.

Der neue Tarif enthält nebst Änderungen bezw. Ergänzungen der besonderen Tarifbestimmungen, Frachtsätze nach den meisten der bisher in den Tarif einbezogenen Stationen, welche Frachtsätze zum Teile den jetzt gültigen entsprechen, teils höher, teils auch billiger sind.

Für Hochofenkoks nach Kladno und Königshof sind Frachtsätze in der Höhe der jetzt gültigen auch in den neuen Tarif übernommen, hingegen wird hervorgehoben, daß mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1910 die Beförderung des Artikels „Gaskoks" (in Gasanstalten gewonnener Koks) zu den Sätzen des neuen Tarifs ausgeschlossen wird.

Für die Versandstation „Neue Heinrichgrube" sind Frachtsätze nicht mehr aufgenommen.

Abdrücke des neuen Tarifs können durch die beteiligten Verwaltungen und Stationen zum Preise von K —·75 = Mk. —·65 für das Stück bezogen werden.

Die Direktion der k. k. priv. österreichischen Nordwestbahn und k. k. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Oberschlesisch-österreichischer Kohlenverkehr.

Einführung eines neuen Ausnahmetarifes, Teil II, Heft 6.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1908 tritt für den obzitierten Kohlenverkehr ein neuer Ausnahmetarif, Teil II, Heft 6, in Kraft, durch welchen der Ausnahmetarif für den oberschlesisch-österreichischen Kohlenverkehr über Mittelwalde bezw. Mittelsteine, Liebau, Grüntal, Heinersdorf a. T., Seidenberg und Reichenberg vom 1. Mai 1904 samt Nachtrag I aufgehoben wird.

Durch den neuen Tarif werden die bisherigen ermäßigten Frachtsätze für Adlerkostelctz (gültig bei Verfrachtungen von fünf Millionen Kilogramm) sowie die im bisherigen Tarif enthaltenen Frachtsätze nach Stationen der Lokalbahn Deutschbrod—Saar außer Kraft gesetzt.

Für Gaskoks (in Gasanstalten gewonnener Koks) gelten die Frachtsätze des neuen Tarifs nur bis einschließlich 31. Dezember 1909.

Im allgemeinen treten durch den neuen Tarif Erhöhungen der bisherigen Frachtsätze ein.

Exemplare des neuen Tarifs sind durch die beteiligten Verwaltungen und Stationen zum Preise von K 1·30 = Mk. 1·10 zu beziehen.

Die Direktion der k. k. priv. österreichischen Nordwestbahn und k. k. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Oberschlesisch-österreichischer Kohlenverkehr.

Aufhebung einer Kundmachung.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1908 wird anläßlich der Einführung des neuen, mit gleichem Tage in Kraft tretenden Oberschlesisch-österreichischen Kohlentarifs Teil II, Heft 6, die im Verordnungsblatt Nr. 6 ex 1908 unter Nr. 139 enthaltene Kundmachung, betreffend die fallweise Anwendung der für Aschenbornschacht der Gottessegengrube vorgesehenen Frachtsätze auf Sendungen von Hillebrandschacht aufgehoben, da der Gegenstand der Kundmachung in dem genannten Tarif berücksichtigt wurde.

Die Direktion der k. k. priv. österreichischen Nordwestbahn und k. k. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Oberschlesisch-österreichischer Kohlenverkehr.

Außerkraftsetzung von Frachtsätzen.

Mit 1. Oktober 1908 werden die im Verordnungsblatt Nr. 6 vom 18. Jänner 1908 unter Nr. 138 für den oberschlesischen Kohlenverkehr nach den Stationen Daudleb-Lokalbahn, Wamberg, Slatina-Jawornitz und Rokitnitz verlautbarten Frachtsätze anläßlich Einführung des neuen, ab 1. Oktober 1908 gültigen Oberschlesisch-österreichischen Kohlentarifs, Teil II, Heft 6, in welchem die genannten Stationen aufgenommen sind, außer Kraft gesetzt.

K. k. priv. österreichische Nordwestbahn und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn, auch namens der beteiligten Bahnen.

Niederschlesisch-österreichischer Kohlenverkehr.

Außerkraftsetzung von Frachtsätzen.

Mit 1. Oktober 1908 werden die im Verordnungsblatt Nr. 52 vom 9. Mai 1908 unter Nr. 911 für Freudenthal k. k. St. B. verlautbarten direkten Frachtsätze, anläßlich Einführung des neuen, ab 1. Oktober 1908 gültigen Tarifs, für den obgenannten Verkehr, in welchen die genannte Station aufgenommen sein wird, außer Kraft gesetzt.

K. k. priv. österreichische Nordwestbahn und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn, auch namens der beteiligten Bahnen.

Ostdeutsch-Österreichischer Verband.

Einführung des Nachtrages VIII zum Tarif Teil II, Heft 1 vom 1. Juni 1904.

Am 1. September 1908 tritt zu dem obengenannten Tarifhefte der Nachtrag VIII in Kraft, der außer bereits früher bekannt gemachten Änderungen in einzelnen Ausnahmetarifen neue Frachtsätze des Klassentarifes sowie neue erhöhte und ermäßigte Frachtsätze einzelner Ausnahmetarife, z. B. für Holz, Jute, Düngemittel, Felle, Harze, Wolle, Petroleum, Steine, Blei, Eisenschlacken, Schwefelkies, Drainröhren, Möbel aus gebogenem Holze, Gerbstoffe, Flachs, roh, ungebrecht, Nickel, enthält.

Die durch den Nachtrag eintretenden Frachterhöhungen und Verkehrsbeschränkungen gelten erst vom 15. Oktober 1908. Druckstücke des Nachtrags sind zum Preise von K —·40 für das Stück bei den bekannten Dienststellen zu beziehen.

K. k. priv. österreichische Nordwestbahn namens der Verbandsverwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr.

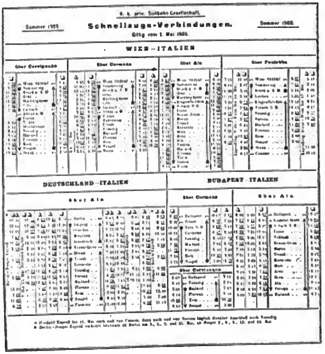
Tarifierung von Klärerde.

Für Klärerde (Aluminium-Magnesium-Hydrosilikat) ft den ab 1. September d. J. bis auf Widerruf bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 *kg* für den Wagen und Frachtbrief im Kartierungswege Anwendung:

a) im Verkehr mit den österreichischen Elbeumschlagsplätzen, die Frachtsätze des Spezialtarifes III,

b) im Verkehr mit den sächsischen Elbeumschlagsplätzen, und zwar im Verkehr mit Österreich die Frachtsätze des Kartierungsausnahmetarifes 100f; im Verkehr mit Westösterreich die Frachtsätze des Kartierungsausnahmetarifes 50f; im Verkehr mit Ungarn, Galizien und der Bukowina die für Laube gültigen Frachtsätze des Spezialtarifes III zuzüglich 47 Pf. für 100 *kg*.

K. k. priv. österreichische Nordwestbahn namens der beteiligten Bahnen.



Digitized by Google

FILIALEN: Lemberg, Innsbruck, Sarajevo.

Wilhelm Beck & Söhne

k. u. k. Hoflieferanten

Wien, VIII. Langegasse 1, Zentrale.

Uniformen, Uniformsorten • • •

Kürschnerwaren und Kappen •

für Eisenbahnen. 651

Stefan v. Götz & Söhne

Wien und Budapest

Wien	Budapest
XX/1. Bez., Gießmanngasse 2.	b. Ganz & Co., Steinbrucherstr.
XX/1. Nordwestbahnstraße 53.	

Eisenbahn-Sicherungsanlagen

Bahnschranken mit und ohne Vorläutesicherung,

Zentralweichenstellungen

Signalanlagen, Industriegeleisesicherungen, Geleisesperrbäume, Wechselsperren, Sperrschuhe, Sicherungs- und Signaleinrichtungen aller Art für Eisenbahnen und Ausrüstung hiezu.

Rein pneumatische Niederdruck-Weichen und Signalstellung nach den Patenten der General Railway Signal Co., Buffalo und Rochester U.S.A. and der British Pneumatic Railway Signal Co., Ltd. London.

Werkzeuge und Gebrauchsartikel

für den

Bahnbau, Bahnerhaltungs-

und

Betriebsdienst

Berg- und Hüttenwesen

Bremsschuhe, Waggonschieber etc. Patent Büßing

Bremsschlitten Patent Schön.

Seuthe'sche Knall- und Lichtsignale

Telegramm-Adresse: Bahngötz Wien Telephon.

„A B C"-Code fünfte Ausgabe in Verwendung.
Telephon 21682 und 21683 interurban. 637

RUNDSCHAU FÜR TECHNIK UND WIRTSCHAFT

ZENTRALORGAN FÜR DIE FORTSCHRITTE DER INDUSTRIE, VERKEHRSTECHNIK, FÜR SOCIALPOLITIK, VOLKSWIRTSCHAFT u. VERWALTUNG

HERAUSGEBER DIPL.ING. ALFRED BIRK, EISENBAHNOBERING. a.o. O.Ö. PROF. a.d. K.K. DEUTSCHEN TECHN. HOCHSCHULE IN PRAG — VERLAG VON A. HAASE, PRAG I. ANNAHOF, POSTSPARKASSENKONTO 50.508, TELEPHON 508

Alleinige Anzeigen-Aufnahme

M. Pozsonyi, Wien,

IX. Hörlgasse 5.

Um meine Waschmaschinen à 24 Kronen

mit einem Schlage überall einzuführen, habe ich mich entschlossen, dieselben zu obigem billigen en gros-Preis *ohne Nachnahme zur Probe* zu senden! Kein Kaufzwang! *Ziel 3 Monat!* Durch Seifenersparnis verdient sich die Maschine in kurzer Zeit! Leichte Handhabung! Leistet mehr wie eine Maschine zu 70 Kronen! Die Maschine ist aus Holz, nicht aus Blech und ist unverwüstlich! Größte Arbeitserleichterung! Schont die Wäsche wie bei der Handarbeit! Schreiben Sie sofort an:

Paul Alfred Goebel, Innsbruck.

Vertreter auch zu gelegentlichem Verkauf überall gesucht.

Bitte nicht zu vergessen, die Bahnstation anzugeben, nach welcher die Maschine geschickt werden soll.

Fabrik für

Eisenbahnsicherungsanlagen

Südbahn-Werk

Wien

X/3 Triesterstraße Nr. 40.

Telephon 8978.

Bahnschranken, Vorläutesicherungen, Schrankenantriebe. • Zentral-Stellwerke, Blockapparate. Signale, Kontaktschienen, Fühlschienen, Sperrbäume. • Wechselsperrschlösser. • • • • • • 636

Siemens & Halske

Aktiengesellschaft Wien.

Werk: III. Hainburgerstraße Nr. 29.

Direktion: III. Apostelgasse Nr. 12.

Eisenbahn-Sicherungsanlagen. Schwachstromanlagen.

Telegraphen- und Telephonanlagen, Anlagen für drahtlose Telegraphie, Marine- und Gruben-Signalapparate, Minenzünder, Feuermelde-, Wächterkontroll- und Alarmanlagen, Wassermesser, Wasserstands-Fernmelder, Schalttafel-Meßinstrumente, wissenschaftliche, Laboratoriums- und Eicheinrichtungen, elektromedizinische Apparate, Röntgen-Einrichtungen, Trockenelemente, nasse Elemente, Elemente für Momentbeleuchtung, S. & H.-Beutelelemente, Kabel- und Leitungsdrähte für Telephon- und Telegraphenzwecke. 631

Kraluper Mineralöl-Raffinerie

690

PRAG liefert helle und dunkle Zylinderöle für Normal- und Heißdampf,

helle und dunkle Maschinenöle, Wagenachsenöle, Petroleum, Benzin, Fette etc. etc.

Darlehen!

Allgemeine Cautionsbank Aktiengesellschaft

General-Repräsentanz für Österreich:

WIEN, IV. Technikerstraße Nr. 5.

Die Allgemeine Cautionsbank gewährt an **Eisenbahnbeamte** Darlehen gegen Gehaltsvormerkung zu außerordentlich günstigen Bedingungen, u. zw.: 1. Die Bank fordert an Darlehenszinsen pro anno 6½%; selbstredend immer von der verbleibenden Restschuld. 2. Der Darlehenswerber hat sich hinsichtlich seines Gesundheitszustandes einer ärztlichen Untersuchung zu unterziehen. Die übliche teure Lebensversicherung wird jedoch nicht verlangt. Für den Fall des Ablebens des Darlehenswerbers erlischt die restierende Schuld, so daß den Erben keinerlei Verpflichtung auferlegt bleibt. Für diesen seitens der Bank gebotenen Vorteil ist alljährlich ein mäßiges Schadendeckungsentgelt, dessen Höhe sich nach dem Alter des Darlehenswerbers richtet, immer nur von der verbleibenden Restschuld zu bezahlen. 3. Die übliche Stellung der Bürgen kann gegen eine einmal zu entrichtende mäßige Zahlung unterbleiben. (3 Perzent der Darlehenssumme.) 4. Bei der Erteilung des Darlehens werden als einmalige Kosten die Barauslagen und 1 Perzent Bankprovision in Abrechnung gebracht.

Zu weiteren Informationen ist die Bank jederzeit bereit und stehen Antragsformulare zur Verfügung. 702

Für den Inseratenteil verantwortlich Annoncen-Expedition M. Pozsonyi, Wien, IX. Hörlgasse 5.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten.

Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hilscher.

Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

Redaktion und Administration:
WIEN, I. Eschenbachgasse 11.
Telephon Nr. 355.
Postsparkassen-Konto der Administration: Nr. 808.248.
Postsparkassen-Konto des Club: Nr. 860.898.
Beiträge werden nach dem vom Redaktions-Komitee festgesetzten Tarife honoriert.
Manuskripte werden nicht zurückgestellt.

ORGAN
des
Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

Erscheint von April bis Oktober am 1. und 15. jedes Monates
von November bis März jeden Montag.

Abonnement inkl. Postversendung
in Österreich-Ungarn:
Ganzjährig K 10. Halbjährig K 5.
Für das Deutsche Reich:
Ganzjährig Mk. 12. Halbjährig Mk. 6.
Im übrigen Auslande:
Ganzjährig Fr. 20 Halbjährig Fr. 12
Bezugsstelle für den Buchhandel:
Spielhagen & Schurich in Wien.
Einzelne Nummern 30 Heller.
Offene Reklamationen portofrei.

Nº 24. | Wien, den 15. September 1908. | XXXI. Jahrgang.

Putzwolle

kardiert in Strähnen,
offeriert in allen erdenklichen Qualitäten die

Erste österr. mechanische Putzwollfabrik
RUDOLF LÖWI
Wien, II. Engerthstraße 173—175.
Erstes und größtes Etablissement dieser Art, dessen Inhaber die kardierte Putzwolle vor 13 Jahren in Österreich mit größtem Erfolge einführte.
Monatliches Fabrikat über 100.000 Kilogramm.


Echte Brillant- und Diamantringe von fl 8 bis 500
Echte Brillant- und Diamant-Ohrringe von fl 10 bis 1000
in selten großer Auswahl, sowie reichhaltiges Lager in Gold-, Silber- und Juwelen-Gegenständen preiswert.

Bei Barzahlungen 10 Prozent.
Illustrierte Preisliste gratis und franko.
A. E. DOLLINGER, en gros und en detail.
Wien, IV. Favoritenstraße Nr. 22

Klingers Reflexions-Wasserstands-Anzeiger
Über
200.000 Stück
in allen Industriestaaten der Welt im Betriebe.



Vorteile:
Wasserstand schwarz,
Dampfraum silberglänzend,
Rasches Erkennen des Wasserstandes,
Größte Betriebssicherheit,
Schutzgläser absolut überflüssig,
Täuschungen über den Stand des Wassers im Kessel ausgeschlossen.
Vollster Schutz gegen Explosionen wegen Wassermangel!



Kein Kessel sollte ohne diese Apparate in Verwendung stehen.
Gumpoldskirchner Maschinen- und Metallwaren-Fabrik
Rich. Klinger
GUMPOLDSKIRCHEN bei Wien.

Leopolder & Sohn
Wien, III|1 Erdbergstraße 52.
Leipzig-Schleussig, Seumestraße 86.
Fabrik für Telegraphen-Apparate, Telephone und Telephon - Zentral - Umschalter, elektrische Stations-Deckungssignale und Bahnwächter-Läutewerke für Eisenbahnen, Telegraphen - Batterien und Leitungsmateriale, Wassermesser eigenen Patentes für städtische Wasserwerke, Bierbrauereien und Maschinenfabriken.
Alle Telephon- und Telegraphen-Einrichtungen werden prompt ausgeführt und Voranschläge **kostenfrei** ausgearbeitet.

C. Schember & Söhne
k. und k. Hof-Brückenwagen
und Maschinenfabrik
Wien, I. Akademiestrasse 4
empfehlen ihre Erzeugnisse in Lokomotiv-, Waggon-, Fuhrwerks-, Magazin- und Autom. Wagen sowie Wagen aller Art.

Schnelldreh-Revolverstahl Nº 5/6
Marke: 5/6
als Schnell- und Hart-Drehstahl noch dort zu verwenden wo kein anderer mehr aushält!
Rudolf Schmidt & Cº, Gußstahlwerk, Wien, X./3.

Digitized by Google

Garvens-Werke

WIEN

II. Handelskai 130

fabrizieren und halten großes Lager von:

Pumpen aller Art:

Baupumpen
Stationsbrunnenpumpen
Expreßpumpen f. große Förderhöhen
Pumpen für Villen und Wohnhäuser und Fabriksanlagen
Pumpen für Haus- u. Wasserleitungen.

Waagen für jeden Zweck:

Stationsbrückenwaagen
Kohlenwaagen
Magazinswaagen. 647

Kataloge u. Kostenvoranschläge auf Verlangen portofrei und kostenlos.

Schrauben- u. Schmiedewaren-Fabriks-Aktiengesellschaft

Brevillier & Co. und A. Urban & Söhne

Wien, VI. Magdalenenstraße 18. 669

Fabriken: Neunkirchen an der Südbahn, Floridsdorf und Gradenberg. Nieten, Schrauben, Muttern, Drahtstifte und Schmiedewaren.

Witkowitzer Bergbau- und Eisenhütten-Gewerkschaft

Witkowitz (Mähren).

Post- und Telegrammadresse: *Witkowitz, Eisenwerk.* Eisenbahnstation: Schönbrunn und Mähr.-Ostrau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Erzeugnisse: Roheisen, Eisengußware, vornehmlich Röhrenguß nachstehender Methode für Wasser-, Dampf- und Gasleitungen, Maschinen- und auch Bauguß, Stahlguß, Walzmaterial, und zwar: Stab- und Fassoneisen, Bau- und Waggonträger, Reservoir- und Kesselbleche, Stabstahl, Stahlbleche, Eisenbahn- und Grubenmaschinen aus Martinstahl, Tyres aus Martin- und Spezialstahl, Eisenbahnwaggonräder, Waggonachsen, komplette Räderpaare, Wechsel und Kreuzungen, Drehscheiben, Wasserstations-Einrichtungen, Dampfkessel, Reservoire, Gasometer, Brücken- und sonstige Baukonstruktionen, Gittermaste, Schmiedestücke und diverse Zeugschmiedware, Maschinenbau, speziell Bergwerksmaschinen für Förderung und Wasserhaltung, Pumpensätze und Ausführung diverser maschineller Einrichtungen, mittels Wassergas geschweißte, elektrisch geschweißte und maschinell gepreßte Blechwaren, stumpf- und patentgeschweißte, wie auch nahtlose Röhren, Rohrmaste, feuerfeste Ziegel und basische Steine.

Anfragen sind zu richten an die Zentral-Direktion in Witkowitz, Eisenwerk oder an die Kommerzielle Direktion, Wien, I. Operngasse 6 oder an das Verkaufsbureau, Prag, Stadtpark 19. 686

Eisenbahn - Beamten - Uniform

2 Rosetten

u. zw. 1 Waffenrock, 1 Blouse, 1 Degen, 1 Kappe, 1 Weste

2 Hosen um 40 Kronen

privat zu verkaufen.

Emilie Schopf, XIII/4 Hütteldorferstraße 259, I 14.

Deckert & Homolka

Elektrotechnisches Etablissement

Fabriks- u. Engros-Lager IV. Favoritenstr. 42. **WIEN** Niederlage u. Installation I. Kärntnerstr. 42.

Budapest. Prag. Brünn. Paris.

Fabrikation • Installation



von Telegraphen- und Mikrotelephon-Apparaten für alle Zwecke, insbesondere für den Eisenbahn-Signal-, Sicherheits- und Meldedienst, Blitzableitern, Dynamos, Elektromotoren und Ventilatoren, Wasserstands-Anzeigern, Beleuchtungskörpern, staub- und wasserdicht. 646

Österreichische Eisenbahn-Verkehrsanstalt WIEN I. Volksgartenstraße 3.

Vermietung von Spezialwagen aller Art, Kastenwagen und Lowrys, Eis- und Kühlwagen, Zisternenwagen, Spezialwagen für Weintransporte etc., Projektierung, Bau und Finanzierung von Lokal- und Schleppbahnen, Errichtung von Reservoirs (Tanks) und Rohrleitungen (pipe lines) für Petroleum. 521

Felten & Guilleaume

Fabrik elektr. Kabel, Stahl- und Kupferwerke, Actien-Gesellschaft, Wien, X. Gudrunstraße 11.

Zug- u. Barrierendraht m. hoher Festigkeit, Stachelzaundraht usw.

Drahtseile für Aufzug, Transmissionen, Schiebebühnen, Zugschranken, Stell- und Läutewerke.

Bogenlampen-Aufzug- und Tragseile.

Zug- und Leitseile für Eisenbahn-Trajekte.

Leitungsdrähte nach verschiedenster Art isoliert, für Installationszwecke.

Kabel für Telegraphie, Telephonie und elektrische Licht- und Kraftübertragung.

Hochspannungskabel mit Felten & Guilleaume-Papierisolation.

Blocksignalkabel. Trolley-Drähte. 493

Trifailer Kohlenwerks-Gesellschaft, Wien, III. Rennweg 5. 619

Soeben beginnt zu erscheinen:

Meyers Grosses Konversations-Lexikon.

Sechste, gänzlich neubearbeitete und vermehrte Auflage.

148,000 Artikel u. Verweisungen.

Ein Nachschlagewerk des allgemeinen Wissens.

11,000 Abbildungen, 1400 Tafeln und Karten.

20 Bände in Halbleder gebunden zu je 10 Mark.

Prospekte und Probehefte liefert jede Buchhandlung.

Verlag des Bibliographischen Instituts in Leipzig und Wien.

K. k. priv.

Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt

Errichtet im Jahre 1825. Wien, I. Wollzeile 39.

Die Anstalt versichert: a) Gebäude samt deren Zubehör,
b) Mobilien aller Art
c) Bodenerzeugnisse gegen Hagelschlag. 618

Reservefond d. Anst.: K 8,378.191·17 Ges.-Versicherungssumme K 2.405,508.638
Anzahl der Mitglieder: 159.054.

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ORGAN

des

Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

№ 24. Wien, den 15. September 1908. XXXI. Jahrgang.

Der Wasserstraßenkampf.

Von Dr. Viktor **Krakauer.**

(Schluß.)

Über die Rentabilität der projektierten Wasserstraßen wurden bereits viele „Berechnungen“ aufgestellt; in den stenographischen Protokollen finden wir die kühnsten Zahlenkombinationen. Auf gekünstelter Basis wird die Verkehrsdichtheit der Zukunft mit zukünftigen Frachtsätzen in Verbindung gesetzt. Mathematische Phantasien. Aber trotzdem wagt niemand zu behaupten, daß die nach dem Gesetze vom Jahre 1901 zu bauenden Anlagen in ihrer Gesamtheit rentabel sein könnten; sie würden nach den Worten des Handelsministers (Sitzung des Budgetausschusses des Abgeordnetenhauses vom 11. Mai 1908) einen Kostenaufwand von 1000 Millionen Kronen beanspruchen, somit einen Betrag, der durch den in beschränktem Maße sich abspiegelnden und auf drei Viertel des Jahres eingeengten Verkehr unmöglich verzinst und amortisiert werden kann. Aber wenigstens der Donau-Oder-Kanal, meinen die Anhänger der Wasserstraßen, der siegreiche Konkurrent der reichen Nordbahn, müsse rentabel sein, dürfte, wenn nicht einen Reingewinn erzielen, doch das mit 280 Millionen Kronen zu veranschlagende Anlagekapital verzinsen und amortisieren. Ist diese Annahme richtig? Einige Vergleiche sollen auf diese Fragen Antwort geben. Wir haben bereits bewiesen,*) daß der Kanal in seiner Maximalleistung nur den zehnten Teil jener Bruttotonnenkilometeranzahl aufweisen könnte, die das Hauptnetz der Nordbahn seit dem Jahre 1900 alljährlich verzeichnet. Doch nehmen wir die für den Kanal viel günstigere Vergleichsbasis der Nettotonnenkilometer an. Die Höchstleistung würde vier Millionen betragen, d. i. rund den sechsten Teil der Leistung des Nordbahnhauptnetzes (wobei die im Geschäftsberichte der Nordbahn für das Jahr 1906 veröffentlichten Ziffern unter Annahme einer fünfprozentigen Verkehrssteigerung für die nächsten vier Jahre — der Bauperiode des Kanals — der jetzigen Berechnung zugrunde gelegt worden sind). Den Anlagenwert des Hauptnetzes der Nordbahn können wir leicht berechnen, wenn wir die vom Staate den Aktionären der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn hiefür zu zahlende Rente kapitalisieren. Diese Rente beträgt nach § 3 des Verstaatlichungsübereinkommens (Gesetz vom 31. Oktober 1906, R.-G.-Bl. Nr. 212) jährlich K 30,537.000, was bei 4% einem Anlagekapital von K 763,425.000 entspricht. Die Betriebslänge des verstaatlichten Hauptbahnnetzes beträgt 1347 *km*, mithin entfallen auf einen Kilometer K 566.759. Der Donau-Oder-Kanal soll nach dem gegenwärtigen Entwurfe ohne Stichkanäle 274 *km* lang sein. Bei dieser Länge würde die Nordbahn ein Anlagekapital von 566.759 × 274, d. i. von rund 155 Millionen Kronen erfordern. Also die Wasserstraße, die technisch nur den sechsten Teil des Verkehres der Nordbahn im Maximum zu bewältigen vermag, kostet 280, die Bahn dagegen bloß 155 Millionen. Darf man angesichts solcher Zahlen von einer Zweckmäßigkeit des Kanalbaues noch sprechen, das Wort Rentabilität überhaupt in den Mund nehmen? Unter Zugrundelegung der Leistungsmöglichkeit würde sonach die Anlage der Nordbahn nur ein Sechstel von 155, d. i. rund 26 Millionen, sonach nicht einmal den zehnten Teil dessen erfordern, was für den Bau des Kanals aufgewendet werden muß. Wenn man einem Geschäftsmanne zumuten würde, eine Fabrik zu bauen, die zwar ebensoviel als das Konkurrenzunternehmen zu leisten vermöchte, aber zehnmal so viel kosten müßte, so würde er den Antragsteller für verrückt erklären. Würde man ihm aber überdies noch einreden wollen, er könnte trotzdem billiger liefern wie sein Konkurrent, so würde er über die ungeheure Größe der Narrheit sprachlos werden. Bei den Wasserstraßen wird jedoch eine solche Behauptung am hellichten Tage aufgestellt: sie sollen trotz dem, wie hier bewiesen, zehnmal so hohen Anlagekapital, bei gleicher Leistungsfähigkeit viel billigere Frachtsätze erstellen können, als die Eisenbahn — und sollen dabei noch rentabel sein! „Ist das schon Tollheit, hat es doch Methode“ (Hamlet).

*) Vergl. Nr. 23 der „Österreichischen Eisenbahn-Zeitung“ vom 1. September 1908.

Digitized by Google

Ein besonderes Kapitel in der Frage des Donau-Oder-Kanals bildet die Kohle. Von der Beförderung der Kohle verspricht man sich anscheinend außerordentlich viel, sowohl für den Kanal, als auch für die Bevölkerung. Die Massenfrachten sollen dem Kanal, die niedrigen Frachtsätze dem Volke zugute kommen. Billige Kohle! Mit diesem Schlagworte werden Städte und Länder geködert. Es braucht hier nicht bewiesen zu werden, daß gelegentlich der Kanalbeförderung infolge des kombinierten Verkehres — die Kohle wird ja vielfach weiter, als von Oderberg bis Wien transportiert — sowohl bei der Zufuhr als auch bei der Abfuhr, bei der Überladung von der Bahn zum Schiffe und vom Schiffe zur Bahn, daß infolge all dieser Manipulationen namhafte Auslagen erwachsen, die bei der direkten Beförderung mit der Bahn, wobei die Kohle von der Grube mittels Schleppgeleise bis zur Industriestätte gelangt, vollkommen vermieden werden können. Es sei ferner darauf hingewiesen, daß der schnelle und in jeder Jahreszeit mögliche Transport schon an und für sich die Eisenbahnbeförderung für den Konsumenten wertvoller macht und daß diese Werterhöhung, wie die in Deutschland erhobenen statistischen Daten zeigen, mit 10% veranschlagt werden kann. Weiters muß man noch die durch die wiederholte Umladung und durch den längeren Transport auf dem Wasser entstehende Wertverminderung der Kohle in Betracht ziehen. Diese Wertverminderung ist zweifacher Natur: quantitativ und qualitativ. Quantitativ, weil durch die vielfachen Manipulationen ein Gewichtsverlust entsteht. Qualitativ, weil die Kohle zerbröckelt und zerkleinert wird und in chemischer Beziehung eine Verschlechterung erfährt. „Nach allem diesen ist zulässig, eine achtprozentige Wertverminderung der Kohle beim Transport auf dem Kanal in Berechnung zu bringen." Wenn man alle diese Momente ins Auge faßt, so kommt man zur Überzeugung, daß die daraus entstehenden Nachteile selbst durch eine Frachtersparnis von 24 h pro Tonne*), durch eine Frachtermäßigung von 1·5%, nicht wettgemacht werden.

Aber auch diese Kohlenersparnis käme nach einem alten Erfahrungssatze niemals dem Konsumenten, sondern nur den Gewerken, den kartellierten Firmen zugute. Das Schlagwort: billige Kohle fürs Volk! zerstiebt unter dieser Prüfung und zeigt sich — als Schlagwort.

Gerade wegen dieser „billigen Kohle" setzt sich die Stadt Wien im Vereine mit den politischen Parteien der Stadt und des Kronlandes für den Bau des Donau—Oder-Kanals ein. Man erhofft sich in Anbetracht des großen Kohlenverbrauches in den Gaswerken und in den sonstigen städtischen Anstalten außerordentliche Ersparnisse. Es ist wichtig, auch diese Hoffnungen in leeres Nichts zurückzuführen. Wir können dies nicht besser als durch Wiedergabe der Worte des Reichsrats-Abgeordneten

*) Um diesen Betrag ist, nach den klaren Berechnungen Prof. Birks, der Frachtsatz der Nordbahn für die Kohlenbeförderung auf der Strecke Oderberg—Wien höher als die Selbstkosten des Kanals für denselben Transport (pro Tonnenkilometer).

Dr. Steinwender (Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 10. Juli 1908): „Nehmen wir nun an, bei jedem Zentner werden 20 h profitiert, so macht das drei Millionen Kronen. Nun eine Gegenrechnung. Selbst von den Kanalfreunden wird zugegeben, daß die Rentabilität des Kanals 2 bis 2½% betragen wird. Da für die 5%ige Amortisation und Verzinsung des Kanales mindestens 20 Millionen Kronen notwendig sein werden, wird daher ein Zuschuß von 10 Millionen Kronen erforderlich sein. Nun betragen die gesamten Einnahmen aus den Realsteuern 150 Millionen, wovon Niederösterreich ein Drittel zahlt. Die Steuern der zur öffentlichen Rechnungslegung verpflichteten Unternehmungen betragen im ganzen 54 Millionen, wovon wieder Niederösterreich beiweitem mehr als ein Drittel zahlt. Die Erwerbsteuer endlich beträgt 35·5 Millionen, wozu Niederösterreich wieder mehr als ein Drittel beiträgt. Wer wird also dieses Defizit von 10 Millionen jährlich zahlen? Auf die indirekten Steuern werden die Sozialdemokraten die Deckung dieses Erfordernisses gewiß nicht werfen wollen, sondern nur auf die direkten Steuern. Davon zahlt aber Niederösterreich mehr als ein Drittel, es würde also dieses Kronland zu dem Zuschusse von 10 Millionen jährlich 3⅓ Millionen beitragen müssen, während der höchst mögliche Profit für Niederösterreich 3 Millionen ausmacht. Die Wiener sollten etwas ganz anderes verlangen; die Vertreter des Volkes sollten die Bevölkerung aufklären, daß auf die Kanäle mehr gezahlt werden müsse, als der Profit ausmacht".

Aber, gesetzt den Fall, der Kanal könnte oder würde billigere Kohlen nach Wien führen. Wieso kämen alle fern vom Kanalgebiete gelegenen Industrien dazu, die Kohlen teurer zu bezahlen als die im Attraktionsrayon ansässigen Industriellen? Eine wesentliche Verschlechterung der Konkurrenzfähigkeit, ein Ruin aller nicht mit billiger Kohle versorgten (und noch dazu durch ihre Besteuerung zur Beitragsleistung für den Kanalbau herangezogenen) Unternehmungen wäre die Folge. Und würde die Bevorzugung der schlesischen und mährischen Kohle nicht zugleich auch eine schwere Benachteiligung der vom Zuzuge in das Wasserstraßengebiet durch teurere Eisenbahnfracht abgesperrten böhmischen Braunkohle bedeuten? Man sieht, wie durch solche politische, wirtschaftlich nicht begründete Postulate alle Begriffe auf den Kopf gestellt, die elementarsten Forderungen verwirrt werden. „Allein es wäre höchst bedauerlich und nicht zu rechtfertigen, wenn die dem Verkehre geleisteten Dienste nicht von den Interessenten selbst vergütet würden, sondern ihre Bedeckung stets aus anderen staatlichen Einnahmezweigen schöpfen und viele Beträge in Anspruch nehmen müßten, die wir wohl anderen Bestimmungen mit mehr Notwendigkeit zuzuführen hätten." Man könnte noch unendlich viel über den Kanal schreiben. Könnte darauf hinweisen, daß sich über die angeblichen Nebenvorteile des Kanals schon Nördling lustig gemacht und die Versprechungen der Kanalfreunde, je nach Bedarf hier Grund

Digitized by Google

stücke bewässern und dort wieder entwässern (die Sammelteiche mithin zugleich voll und leer machen zu können), weidlich verspottet hat. Man könnte auch die vielen Phrasen widerlegen, die darauf hinauslaufen, daß durch den Kanal neue Industrien ins Leben gerufen, neue Frachten zum Transporte herangezogen werden könnten, was vielleicht in industriearmen, aber nicht in Gegenden sein könnte, die seit Jahrzehnten mit einem dichtmaschigen Eisenbahnnetze versehen sind. Man könnte noch viele Details erörtern, aber die behandelten Hauptpunkte genügen zum Beweise: daß Wasserstraßen bei uns überflüssig und schädlich sind, daß sie keine billigen Frachten ermöglichen, daß sie die Kohle nicht billig führen werden. Daß sie in ihrer räumlich und zeitlich beschränkten Leistungsfähigkeit das infolge technischer, nirgends anders in der Welt in diesem hohen Maße vorkommender Schwierigkeiten außerordentlich hohe Anlagekapital nicht einmal verzinsen und amortisieren, geschweige denn einen Nutzen abwerfen werden. Daß durch dieses Anlagekapital ein hohes, nicht zu vermeidendes jährliches Defizit an die Steuerkräfte der Gesamtheit übermäßige Anforderungen stellen, daß die Verschiebung der Konkurrenzverhältnisse einem Großteil der Bevölkerung empfindlichen Schaden bringen wird. „Wenn man bei diesem Stande der Dinge“ meinte der Reichsratsabgeordnete Luksch, „die Regierung dazu drängt, trotz alledem den Bau in Angriff zu nehmen, so ist das ein Verbrechen an den Finanzen und den Steuerzahlern dieses Staates, ein volkswirtschaftliches Attentat auf die staatserhaltende Bevölkerung.“

In seiner großen heurigen Budgetrede zitierte Finanzminister Dr. von Korytowski einige Stellen aus dem Werke von Paul Leroy-Beaulieu: „Traité de la science des finances.“ In Frankreich seien die parlamentarischen Regiekosten zu groß. Man verlange vom Staate Millionen. Wenn eine Unternehmung schlechte Geschäfte macht, wenn sie bestohlen wird oder wenn Mißgriffe vorkommen, so soll, in Frankreich, der Staat, das wieder gut machen. Vom Staate erpressen, was man kann, ist löbliches Beginnen. In Frankreich, meint Leroy-Beaulieu, stürzen sich von allen Seiten die Abgeordneten „auf das Budget wie auf eine Beute; jeder bemüht sich, einen Fetzen von demselben an sich zu reißen, um ihn unter seine Auftraggeber zu verteilen.“ Das Entstehen des Wasserstraßengesetzes, die nachhaltige, auf die Inkraftsetzung des Gesetzes gerichtete Agitation zeigt, daß derartige Zustände nicht bloß in Frankreich herrschen.

Gesetz und Übereinkommen betreffend die Verstaatlichung der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn.

Gesetz vom 2. August 1908, betreffend die Erwerbung der Böhmischen Nordbahn durch den Staat.

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrates finde ich anzuordnen, wie folgt:

Artikel I.

Das nachfolgende, zwischen den Ministerien der Eisenbahnen und der Finanzen im Namen der Regierung einerseits und der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft andererseits zu Wien am 26. März 1908 abgeschlossene Übereinkommen betreffend die Erwerbung der Böhmischen Nordbahn durch den Staat wird genehmigt.

Artikel II.

Der Finanzminister wird ermächtigt, zur Durchführung des nach § 3 des Übereinkommens gewährten Aktienumtausches, dann zur Abwicklung der gesamten schwebenden Verbindlichkeiten der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft, ferner zur Bedeckung der Kosten der Liquidation der Gesellschaft, endlich zur Bestreitung von auf den an den Staat übergehenden Bahnlinien vorzunehmenden Investitionen Eisenbahn-Staatsschuldverschreibungen im Gesamt-Nominalbetrage von Kronen 48,000.000 auszugeben, welche ab 1. Jänner 1909 ohne jeden Steuer-, Gebühren- oder sonstigen Abzug mit 4% zu verzinsen und gleichfalls ohne jeden Steuer-, Gebühren- oder sonstigen Abzug mit dem Nominalbetrage innerhalb der Zeit bis zum Ende des Jahres 1968 zurückzuzahlen sind.

Artikel III.

Für das im Artikel I zitierte Übereinkommen sowie für alle zur Durchführung desselben erforderlichen Vermögensübertragungen, sonstigen Rechtsgeschäfte, Verträge, Urkunden, Eingaben, bücherlichen Eintragungen und amtlichen Ausfertigungen wird die Stempel- und Gebührenfreiheit gewährt.

Artikel IV.

Die den Gegenstand dieses Gesetzes bildenden Eisenbahnlinien sind von der Staatsverwaltung in eigener Regie zu betreiben. Die Übertragung des Betriebes an einen Privaten oder an eine Gesellschaft darf nur auf Grund eines hierüber zu erlassenden Gesetzes erfolgen.

Ausgenommen von dieser Bestimmung bleibt der Betrieb auf der Strecke Warnsdorf—Reichsgrenze gegen Groß-Schönau, welcher auch weiterhin vertragsmäßig durch die königlich sächsischen Staatsbahnen besorgt werden darf.

Artikel V.

Die im § 10 des Übereinkommens aufgezählten Rechte bleiben dem gesamten Dienstpersonal der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft bis zum Zeitpunkte der Einreihung in den Personalstand der k. k. Staatsbahnen gewahrt.

Jedem Bediensteten der Böhmischen Nordbahn bleibt es freigestellt, sich in den Personalstatus der österreichischen Staatsbahnen einreihen zu lassen oder unter den bisherigen Bedingungen im Status der Böhmischen Nordbahn zu verbleiben.

Bei der Einreihung des Personals der Böhmischen Nordbahn in das Gehaltsschema der k. k. Staatsbahnen darf das Personal keine Einbuße an den ständigen Bezügen erleiden.

Bis zu einer anderweitigen gesetzlichen Regelung hat die k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung bei Besetzung von Dienstposten in den von der Böhmischen Nordbahn berührten Orten auf die Angehörigen der beiden Nationalitäten unter Berücksichtigung und tunlichster Wahrung der daselbst obwaltenden tatsächlichen nationalen Verhältnisse und überdies nach Maßgabe der in den einzelnen Dienstorten und den diesen zugewiesenen Strecken bestehenden sprachlichen Bedürfnissen des Verkehres Bedacht zu nehmen.

Digitized by Google

Artikel VI.

Bezüglich der Erwerbsteuervorschreibung für die zufolge des gegenwärtigen Gesetzes an die Staatsverwaltung übergehenden Bahnlinien wird abweichend von den §§ 104 und 106 des Personalsteuergesetzes für die Zeit bis zum Jahre 1958 und, soweit nicht bis dahin im Gesetzeswege eine anderweitige Regelung getroffen wird, nachfolgendes verfügt:

Von der Erwerbsteuervorschreibung der Staatseisenbahnen ist vom Jahre 1908 angefangen bis zum Ablaufe des Jahres 1957 alljährlich ein Betrag vorweg auszuscheiden, welcher der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft für das Jahr 1907 vorgeschriebenen Erwerbsteuer gleichkommt.

Dieser Betrag ist an jenem Orte bezw. an jenen Orten zur Vorschreibung zu bringen, wo dies nach den jeweilig geltenden allgemeinen gesetzlichen Bestimmungen zu geschehen hätte, wenn das verstaatlichte Unternehmen noch im Eigentum und Betriebe der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft sich befände.

Dagegen sind vom Jahre 1908 angefangen bis zum Ablaufe des Jahres 1957 die Längen der Bahnstrecken der Böhmischen Nordbahn bei der örtlichen Teilung der nach Ausscheidung des im vorstehenden Absatze bezeichneten Betrages verbleibenden Steuer von den übrigen Staatseisenbahnen nicht mehr in Anschlag zu bringen; auch kommen die von keiner anderen Staatsbahn als der verstaatlichten Böhmischen Nordbahn durchzogenen Gemeinden bei der im Sinne des § 104, Absatz 7, des Personalsteuergesetzes vorzunehmenden Verteilung der allenfalls von der Steuervorschreibung des sonstigen Staatsbahnnetzes auf das Königreich Böhmen entfallenden Quote nicht mehr in Betracht.

Artikel VII.

Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes, welches am Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit tritt, sind Mein Eisenbahnminister und Mein Finanzminister beauftragt.

Bad Ischl, am 2. August 1908.

Franz Joseph m. p.

Beck m. p. Korytowski m. p.

Derschatta m. p.

Übereinkommen

abgeschlossen zu Wien am 26. März 1908 zwischen dem k. k. Eisenbahnministerium und dem k. k. Finanzministerium im Namen der k. k. Regierung einerseits und der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft andererseits, betreffend die Erwerbung der Böhmischen Nordbahn durch den Staat.

§ 1.

Die k. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft überträgt an die k. k. Staatsverwaltung, und diese übernimmt mit Rückwirkung auf den 1. Jänner 1908 als Universalsukzessor das gesamte Vermögen der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft, insbesondere

a) das Eigentum an sämtlichen gesellschaftlichen Eisenbahnen, und zwar:

1. an der mit der Allerhöchsten Konzessions-Urkunde vom 28. August 1863, R. G. Bl. Nr. 89, konzessionierten Lokomotiv-Eisenbahn von Turnau nach Kralup;

2. an der mit der Allerhöchsten Konzessions-Urkunde vom 6. Oktober 1865, R. G. Bl. Nr. 24 ex 1866, unter der Benennung „Böhmische Nordbahn" konzessionierten Lokomotiv-Eisenbahn von Bakow über Böhmisch-Leipa und Rumburg bis zur Reichsgrenze gegen Georgswalde-Ebersbach mit Abzweigungen von Tannenberg über Bensen nach Bodenbach und von Kreibitz über Warnsdorf bis zur Reichsgrenze gegen Groß-Schönau nebst der Verbindungslinie von Bensen nach Böhmisch-Leipa;

3. an der mit der Allerhöchsten Konzessions-Urkunde vom 20. August 1869, R. G. Bl. Nr. 164, konzessionierten Lokomotiv-Eisenbahn von Neratowitz nach Prag;

4. an der mit der Allerhöchsten Konzessions-Urkunde vom 9. September 1871, R. G. Bl. Nr. 121, konzessionierten Lokomotiv-Eisenbahn von Rumburg nach Schluckenau und Wölmsdorf (Nixdorf);

5. an der mit der Allerhöchsten Konzessions-Urkunde vom 4. August 1885, R. G. Bl. Nr. 123, konzessionierten Lokomotiv-Eisenbahn von Böhmisch-Kamnitz nach Steinschönau;

6. an der mit der Allerhöchsten Konzessions-Urkunde vom 26. Dezember 1885, R. G. Bl. Nr. 12 ex 1886, konzessionierten Lokomotiv-Eisenbahn von Röhrsdorf nach Zwickau;

7. an der mit der Konzessions-Urkunde vom 18. Juni 1897, R. G. Bl. Nr. 159, konzessionierten Lokalbahn von Kuttenthal nach Unter-Cetno;

8. an der mit der Konzessions-Urkunde vom 9. Februar 1903, R. G. Bl. Nr. 32, konzessionierten Lokalbahn von Zwickau nach Gabel;

9. an der mit der Konzessions-Urkunde vom 9. Februar 1903, R. G. Bl. Nr. 33, konzessionierten Lokalbahn von Nixdorf bis zur Reichsgrenze nächst Nieder-Einsiedel;

10. an der mit dem Konzessionsdekrete des Königreiches Sachsen vom 5. Februar 1903 konzessionierten Bahnlinie von der Reichsgrenze nächst Nieder-Einsiedel nach Sebnitz (in Sachsen);

b) sämtliche im Eigentume der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft stehenden, an die gesellschaftlichen Bahnlinien anschließenden Schleppbahnen, die Geleise und sonstigen Anlagen in den Anschlußstationen, weiters das gesamte unbewegliche und bewegliche Zugehör der Bahnen mit Einschluß des gesellschaftlichen Fahrparkes, der Reserve- und Inventarstücke, Verbrauchsmaterialien und Vorräte aller Art sowie auch den gesamten nicht in das Eisenbahnbuch eingetragenen Grundbesitz der Gesellschaft, insbesondere die Realität E. Z. 998 in Prag, Katastralgemeinde Prag-Neustadt, samt allem Zugehör;

c) alle übrigen Aktiven der Gesellschaft, insbesondere die gesellschaftlichen Fonds einschließlich der aus den Erträgnissen des Jahres 1907 diesen Fonds gewidmeten Dotationen, ferner die Kassen- und Effektenbestände, die ausstehenden Forderungen usw.;

d) die sämtlichen, dermalen noch unbegebenen Schuldverschreibungen im Betrage von Nominale Mk. 8,500.000 des gesellschaftlichen $3\frac{1}{2}$%igen Prioritäts-Anlehens vom Jahre 1903, insoweit dieselben noch nicht verlost sind.

Die Gesellschaft verpflichtet sich, aus den Reinerträgnissen des Jahres 1907 nicht mehr als K 18 pro Aktie an die Aktionäre zur Verteilung zu bringen.

§ 2.

Zugleich mit den Aktiven und Beständen des gesellschaftlichen Vermögens gehen, und zwar gleichfalls mit Rückwirkung auf den 1. Jänner 1908, auch alle wie immer gearteten Passiven, Verpflichtungen, Auslagen, Lasten und Schulden der Gesellschaft auf die k. k. Staatsverwaltung über und übernimmt dieselbe insbesondere — die von seiten der Gesellschaft zu erwirkende Exliberierung, insoweit dies gesetzlich erforderlich ist, von der ihr obliegenden Personalverpflichtung vorausgesetzt — zur Selbst- und Alleinzahlung die im Umlaufe be-

Digitized by Google

findlichen Obligationen des 4%igen gesellschaftlichen Prioritäts-Anlehens vom Jahre 1882 im ursprünglichen Nominalbetrage von 43,500.000 Mk. d. R. W. und des $3\frac{1}{2}$%igen gesellschaftlichen Prioritäts-Anlehens vom Jahre 1903 im ursprünglichen Nominalbetrage von 15,000.000 Mk. d. R. W., von welch letzterem Anlehen aber nur ein Teil im Nominalbetrage von 6,500.000 Mk. d. R. W. begeben worden ist.

Die k. k. Staatsverwaltung tritt auch in alle Rechte und Verbindlichkeiten, welche der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft aus den zwischen Sachsen und Österreich-Ungarn abgeschlossenen Staatsverträgen vom 29. September 1869 und vom 27. November 1898 sowie aus den auf Grund dieser Staatsverträge abgeschlossenen Vereinbarungen mit der königlich sächsischen Staatseisenbahn-Verwaltung, ferner aus sonstigen auf den Betrieb des Unternehmens bezüglichen Verträgen, wie Schleppbahn-, Anschluß-, Betriebsverträgen usw., erwachsen, als Rechtsnachfolgerin der Gesellschaft ein.

Ebenso tritt die k. k. Staatsverwaltung auch in die eventuell schwebenden Rechtsstreite der Gesellschaft als deren Rechtsnachfolgerin für eigene Rechnung und Gefahr ein.

§ 3.

Als Entgelt für den Erwerb des gesellschaftlichen Unternehmens gewährt die k. k. Staatsverwaltung für jede Aktie der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft den spätestens vom 15. Juni 1909 angefangen von der k. k. Staatsverwaltung durchzuführenden Umtausch gegen den Nominalbetrag von K 425 in auf K 400 oder ein Vielfaches hievon lautenden Eisenbahn-Staatsschuldverschreibungen. Diese Eisenbahn-Staatsschuldverschreibungen werden ab 1. Jänner 1909 ohne jeden Steuer-, Gebühren- oder sonstigen Abzug mit 4% verzinst, mit halbjährigen, nachhinein am 1. Juli und am 2. Jänner fälligen Zinsencoupons versehen und gleichfalls ohne jeden Steuer-, Gebühren- oder sonstigen Abzug mit dem Nominalbetrag innerhalb der Zeit bis zum Ende des Jahres 1968 zurückgezahlt. Bis zum Ablaufe des Jahres 1920 sind jedoch Rückzahlungen nur nach Maßgabe des den Eisenbahn-Staatsschuldverschreibungen beizudruckenden Tilgungsplanes zulässig.

Insofern die Begleichung des oberwähnten Umtauschbetrages von K 425 pro Aktie nicht zur Gänze durch Ausfolgung von Eisenbahn-Staatsschuldverschreibungen zu K 400 erfolgen kann, ist der durch solche Schuldverschreibungen nicht ausgleichbare restliche Nominalbetrag entsprechend umgerechnet in barem auszubezahlen. Diese Umrechnung hat zu einem Kurse zu erfolgen, welcher um $\frac{1}{2}$% niedriger ist als der an der Wiener Börse vor dem ersten Tage der Umtauschfrist letztnotierte Geldkurs der durch das Gesetz vom 2. August 1892, R. G. Bl. Nr. 131, geschaffenen Rente (4%ige österreichische Kronenrente), aber 100% nicht übersteigen darf. Bei der Auszahlung solcher Restbeträge werden die 4%igen Zinsen des Nominalbetrages derselben für die Zeit vom 1. Jänner 1909 bis zum ersten Tage der Umtauschfrist bar vergütet.

Die Aufforderung zum Umtausche der Aktien nebst den nach dem 1. Juli 1909 fällig werdenden Coupons, welche nicht mehr zur Auszahlung gelangen, ist durch die k. k. Staatsverwaltung dreimal in Zwischenräumen von je acht Tagen in der „Prager Zeitung“ und in der „Wiener Zeitung“ öffentlich kundzumachen.

Zur Vornahme des Umtausches wird den Aktionären eine Frist von mindestens drei Monaten, von der letzten Kundmachung an gerechnet, gewährt. Für die innerhalb dieser oder einer eventuell verlängerten Frist nicht zum Umtausche präsentierten Aktien wird der Gegenwert von der k. k. Staatsverwaltung zu Gerichtshanden erlegt.

Die Gesellschaft tritt nach Perfektion dieses Übereinkommens (§ 15) und nach Übergabe der an die k. k. Staatsverwaltung übergehenden Vermögensobjekte in den physischen Besitz der k. k. Staatsverwaltung (§ 7) in Liquidation. Die Liquidation erfolgt durch die k. k. Staatsverwaltung bezw. durch die von dieser zu bestimmenden Organe. Die Kosten der Liquidation trägt die k. k. Staatsverwaltung.

§ 4.

Der Betrieb der im § 1 bezeichneten Bahnen und die Verwaltung der sonstigen nach § 1 an die k. k. Staatsverwaltung übergehenden Vermögensobjekte erfolgt schon vom 1. Jänner 1908 an für Rechnung der k. k. Staatsverwaltung.

Es fallen daher vom 1. Jänner 1908 angefangen die Erträgnisse des gesellschaftlichen Unternehmens der k. k. Staatsverwaltung zu.

Alle von diesem Zeitpunkte angefangen erwachsenden Einnahmen und Ausgaben des gesellschaftlichen Unternehmens gehen zu gunsten bezw. zu Lasten des Staates. Zu diesen Ausgaben gehören insbesondere auch alle Steuern samt Zuschlägen sowie sonstige öffentliche Abgaben, die Couponstempelgebühr und die Kosten der Notierung der gesellschaftlichen Effekten an öffentlichen Börsen.

§ 5.

Nachdem die Erträgnisse des gesellschaftlichen Unternehmens vom Jahre 1908 bereits der k. k. Staatsverwaltung zufallen, ist das den Dienst des Jahres 1908 betreffende Erfordernis für die Verzinsung und Tilgung der im § 2 angeführten gesellschaftlichen Prioritäts-Anlehen zu Lasten des obigen Erträgnisses zu bestreiten und wird die k. k. Staatsverwaltung ab 1. Juli 1909 für jede der 93.333 Aktien à fl. 150 österreichischer Währung gegen Einziehung des Dividendencoupons pro 1908 einen Betrag von K 17 bezahlen.

§ 6.

Im Hinblick auf die Bestimmung im § 4 wird die Gesellschaft vom Tage der Unterzeichnung dieses Übereinkommens angefangen ohne vorgängige Zustimmung des k. k. Eisenbahnministeriums keine Veräußerung oder Verpfändung der nach § 1 in das Eigentum der k. k. Staatsverwaltung übergehenden Vermögensobjekte mehr vornehmen und bezüglich aller über den Bereich des regelmäßigen Geschäftsbetriebes hinausgehenden Angelegenheiten, insbesondere bei Abschluß von Verträgen, deren Wirksamkeit über das Jahr 1908 hinausreicht, die Zustimmung des k. k. Eisenbahnministeriums einholen, welche als erteilt zu gelten hat, wenn sie nicht binnen drei Wochen ausdrücklich verweigert wird.

Für die aus der Außerachtlassung dieser Bestimmungen der k. k. Staatsverwaltung erwachsenden Schäden und Nachteile bleibt die Gesellschaft ersatzpflichtig. Ein hienach allfällig resultierender Ersatz wird durch verhältnismäßigen Abzug von dem den Aktionären zu gewährenden Entgelte (§ 3) geltend gemacht.

§ 7.

Die Übergabe und Übernahme der sämtlichen nach § 1 an die k. k. Staatsverwaltung übergehenden Vermögensobjekte in den physischen Besitz des Staates hat nach Perfektion dieses Übereinkommens (§ 15) spätestens am 31. Dezember 1908 gleichzeitig mit der Übernahme des Betriebes der Bahnen durch die k. k. Staatsverwaltung mittels eines besonderen Protokolles zu erfolgen.

In der Zeit nach Perfektion dieses Übereinkommens (§ 15) bis zur Übergabe der vorbezeichneten Vermögensobjekte in den physischen Besitz der k. k. Staatsverwaltung ist die Gesellschaft über Verlangen der ersteren verpflichtet, den Betrieb der Bahnen und die Verwaltung der sonstigen kraft dieses Übereinkommens

Digitized by Google

an die k. k. Staatsverwaltung übergehenden Vermögensobjekte ohne besondere Vergütung fortzuführen und hiebei den darauf bezüglichen Anordnungen des k. k. Eisenbahnministeriums nachzukommen.

§ 8.

Gleichzeitig mit der Übergabe der Bahnen und der sonst zu übergebenden Vermögensobjekte in den Besitz und Betrieb der k. k. Staatsverwaltung (§ 7) sind die im Besitze der Gesellschaft befindlichen Urkunden, Pläne, Bücher, Rechnungen und das gesamte gesellschaftliche Archiv der k. k. Staatsverwaltung zu übergeben, welche diese Urkunden und Behelfe während der nach den einschlägigen Bestimmungen des Handelsgesetzbuches vorgeschriebenen Zeit aufbewahren wird.

§ 9.

Nach Perfektion dieses Übereinkommens (§ 15) ist die bücherliche Einverleibung des Eigentumsrechtes des Staates an den im § 1 angeführten Immobilien ehestens durchzuführen.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, die zur bücherlichen Eigentumsübertragung an den Staat erforderlichen Rechtsurkunden über Verlangen der k. k. Staatsverwaltung rechtzeitig auszufolgen.

§ 10.

Das gesamte Dienstpersonal der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft wird unter Wahrung der von demselben vor dem Tage der Unterzeichnung dieses Übereinkommens oder mit ausdrücklicher Genehmigung der k. k. Staatsverwaltung auch nach diesem Tage erworbenen Rechte — ohne Unterschied, ob diese Rechte auf der Dienstordnung und den sonstigen pragmatischen Normen oder auf speziellen Dienstverträgen bezw. Dekreten beruhen — vom Staate übernommen. Die k. k. Staatsverwaltung sichert diesem Personal insbesondere auch die Aufrechthaltung der demselben nach Maßgabe der dermalen bestehenden Pensionsstatuten der Böhmischen Nordbahn und der bis zu dem obgenannten Tage erflossenen ergänzenden Normen sowie auf Grund spezieller Dienstverträge für sich und seine Angehörigen erwachsenden Versorgungs- und sonstigen Ansprüche ausdrücklich zu.

Für jene vor dem 31. Dezember 1900 angestellten Bediensteten der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft, für welche die Gesellschaft die von den Bezügen entfallende Personal-Einkommen- und Besoldungssteuer samt Zuschlägen und Umlagen bisher entrichtet hat, wird die k. k. Staatsverwaltung diese Steuern samt Zuschlägen und Umlagen auch weiterhin bis zu einer mit Zustimmung der betreffenden Bediensteten erfolgenden Einreihung derselben in den Personalstatus der österreichischen Staatsbahnen entrichten.

Die von der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft für ihre Beamten und Diener, dann deren Witwen und Waisen begründeten Pensions-Institute sowie die Krankenkasse für Bedienstete und Arbeiter der Bahnanstalt bleiben mit ihren Statuten und den obgenannten ergänzenden Normen bestehen, insolange nicht in der durch die Statuten vorgeschriebenen Weise eine Änderung eintritt bezw. wenn und insolange nicht mit Zustimmung der beiderseits Berechtigten eine Vereinigung mit gleichartigen Versorgungs- oder Wohltätigkeitsfonds der k. k. österreichischen Staatsbahnen zustande kommt, hinsichtlich der Krankenkasse jedoch unbeschadet des nach § 19 des Gesetzes vom 30. März 1888, R. G. Bl. Nr. 33, der k. k. Staatsverwaltung zustehenden Verfügungsrechtes.

Die k. k. Staatsverwaltung tritt in alle Rechte und Verbindlichkeiten ein, welche der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft rücksichtlich der Pensionsfonds und der Krankenkasse nach Maßgabe der dermalen bestehenden Statuten und der bis zu dem Tage der Unterzeichnung dieses Übereinkommens erflossenen ergänzenden Normen zustehen, bezw. obliegen. Die nach diesen Statuten dem Verwaltungsrate der Gesellschaft eingeräumten Befugnisse werden durch die k. k. Staatsverwaltung ausgeübt.

Die von der Verwaltung der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft bisher aus Billigkeitsrücksichten bewilligten fortlaufenden jährlichen Unterstützungen werden von der k. k. Staatsverwaltung auch künftighin bezahlt werden. Bezüglich der Neubewilligung von Gnadengaben an altgediente arbeitsunfähig gewordene Arbeiter und deren Witwen und Waisen wird die k. k. Staatsverwaltung nach den von der Verwaltung der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft im Zirkulare vom 23. Oktober 1907, Z. 32.045, niedergelegten Grundsätzen vorgehen.

§ 11.

Mit der Perfektion dieses Übereinkommens (§ 15) treten sämtliche in bezug auf die im § 1 unter *a*) 1—9 aufgezählten Bahnlinien der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft erteilten oder ihr übertragenen Konzessionen außer Kraft.

§ 12.

Die vertragschließenden Teile verzichten darauf, dieses Übereinkommen wegen Verletzung über die Hälfte des Wertes anzufechten.

§ 13.

Alle aus diesem Übereinkommen etwa entstehenden Rechtsstreitigkeiten sollen durch das k. k. Landesgericht Wien in erster Instanz entschieden werden.

§ 14.

Dieses Übereinkommen sowie die zur Durchführung desselben erforderlichen Vermögensübertragungen, sonstigen Rechtsgeschäfte, Verträge, Urkunden, Eingaben, bücherlichen Eintragungen und amtlichen Ausfertigungen genießen die Stempel- und Gebührenfreiheit.

§ 15.

Dieses Übereinkommen erlangt für die k. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft durch die Zustimmung der bis längstens 30. April 1908 abzuhaltenden Generalversammlung ihrer Aktionäre, für die k. k. Staatsverwaltung durch die sodann einzuholende verfassungsmäßige Genehmigung bindende Kraft.

Sofern die verfassungsmäßige Genehmigung nicht bis 20. Dezember 1908 erfolgen sollte, sind beide Teile an das Übereinkommen nicht weiter gebunden.

Urkund dessen wurde dieses Übereinkommen in zwei Exemplaren stempel- und gebührenfrei ausgefertigt und hievon das eine der k. k. Staatsverwaltung, das andere der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft übergeben.

(Siegel und Unterschriften).

CHRONIK.

Längen der österreichischen Eisenbahnen. Die Gesamtlänge (Baulänge) sämtlicher Haupt- und Lokalbahnen, Kleinbahnen und diesen gleichzuhaltenden Bahnen in Österreich (einschließlich Liechtenstein) betrug am Schlusse des letzten Jahres 22.287·283 *km* gegen 22.170·079 *km* im vorangegangenen Jahre, was eine Zunahme von 117·204 *km* oder 0·53% entspricht. Von der angegebenen Gesamtlänge entfallen 21.721·591 *km* auf die Haupt- und Lokalbahnen und 565·692 *km* auf Kleinbahnen und diesen gleichzuhaltende Bahnen; im Ver-

Digitized by Google

gleiche zum Jahre 1906 weisen die Haupt- und Lokalbahnen eine Zunahme von 106·832 *km* = 0·49% und die Kleinbahnen und diesen gleichzuhaltende Bahnen eine solche von 10·372 *km* ist gleich 1·87% auf. Die Länge der Haupt- und Lokalbahnen per 21.721·591 *km* verteilt sich mit 14.706·847 *km* auf Bahnen im Betriebe der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung, mit 46·212 *km* auf k. k. Staatsbahnen im fremden Betriebe, mit 6869·103 *km* auf Privatbahnen im Privatbetrieb und mit 99·429 *km* auf ausländische Bahnen auf österreichischem Staatsgebiete. Gegenüber dem Vorjahre ergibt sich bei dem im Betriebe der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung stehenden Haupt- und Lokalbahnen eine Zunahme von 79·586 *km* = 0·54% und bei den Privatbahnen im Privatbetrieb eine Zunahme von 27.246 *km* = 0·40%. An der Gesamtlänge der Kleinbahnen und diesen gleichzuhaltenden Bahnen per 565·692 *km* partizipieren die Bahnen mit elektrischem Betrieb mit 496·335 *km*, die Bahnen mit Dampfbetrieb mit 67·136 *km* und die Drahtseilbahnen mit 2·221 *km*. Gegenüber dem Vorjahr erhöhte sich die Länge der Bahnen mit elektrischem Betrieb um 9·904 *km* = 2·04% und jene der Drahtseilbahnen um 0·468 *km* = 26·70%, während die Länge der Bahnen mit Dampfbetrieb unverändert blieb.

New Yorker Tunnelbauten. Mit der vor kurzem erfolgten Eröffnung der neuen Untergrundbahn nach Brooklyn ist, wie die „Frankfurter Zeitung" mitteilt, das erste Glied in einer Kette öffentlicher Arbeiten in New York fertig geworden, deren Kosten insgesamt dreimal so hoch werden wie die des Panamakanals. Die meisten von ihnen gehen schon der Vollendung entgegen, darunter auch namentlich die Tunnels unter dem Hudsonflusse, die die Insel Manhattan mit dem Festlande Amerikas verbinden. Einer von ihnen ist schon so weit gediehen, daß Anfang Februar darin Züge verkehren werden. Auch ist ein Tunnel von New York nach den Vorstadtdistrikten auf Long Island zur Benützung bereit. Es werden im Ganzen vierzehn Einzeltunnels unter den New York umgebenden Gewässern gebohrt. Der dem Verkehr übergebene Tunnel ist eine Fortsetzung des New Yorker Untergrundbahn-Systems. Er geht vorläufig nur bis zum Rathause in Brooklyn, wird aber noch der ganzen Länge Brooklyns nach bis zu den Stadtgrenzen durchgebaut. Einige weitere Tunnels unter dem East River nach Brooklyn sind schon in Angriff genommen worden. Nach ihrer Fertigstellung hofft man, daß die geradezu unbeschreiblichen Szenen, die sich jetzt allabendlich infolge des furchtbaren Andrangs an der Brücke abspielen, der Vergangenheit angehören werden. Unter den größten Werken der Ingenieurkunst, die je hier und vielleicht auch anderswo ausgeführt wurden, sind die von der Pennsylvaniabahn und einer ihr liierten Gesellschaft, der Hudson Company, gemeinsam gebauten Tunnels unter dem Hudsonfluß von Manhattan nach Jersey-City. Es sind dies sechs Einzeltunnels, die mit den Endstationen und den, den Anschluß an das New Yorker Untergrundbahnsystem vermittelnden Bahnen insgesamt 180 Millionen Dollars kosten. Die Pennsylvaniabahn führt ihre Züge durch die Tunnels unter dem Hudsonflusse zu ihrer Riesenstation in New York und dann, immer unterirdisch, zum East-River und weiter unter diesem Strom nach Long Island, wo die Geleise wieder auf der Oberfläche erscheinen. Weitere Tunnels der Pennsylvania- und der Hudson Company, deren 20 Stockwerke hohe Endstation in der Unterstadt schon fertig ist, werden den größten Teil des Vorstadtverkehrs aus New Jersey nach New York vermitteln, der insgesamt in beiden Richtungen täglich 800.000 Menschen umfaßt. Von Interesse ist die Anlage der Station in Jersey City, die 85 Fuß unter dem Straßenniveau liegt und aus massivem Felsen ausgehauen ist. Ein Dutzend der größten Lifts stehen den Passagieren zu Gebote. Die New Yorker Zentralbahn errichtet ebenfalls eine große Endstation, auch führt sie einige Tunnelbauten aus und tritt in Verbindung mit dem sogenannten Belmonttunnel, der ihr ermöglichen wird, Long Island mit seinem riesigen Vorstadtverkehr zu erreichen. Die Gesamtausgaben für diese Arbeiten werden auf 70 Millionen Dollars berechnet. Der Verkehr New Yorks wächst so ungeheuer, daß sich die erst 1904 eröffnete Untergrundbahn als gänzlich unzureichend erweist obwohl sie täglich eine halbe Million Menschen befördert. Zu gewissen Zeiten des Tages kann man sowohl in ihr wie auch in den andern Verkehrsinstituten New Yorks nur mit Mühe ein bescheidenes Stehplätzchen errl gen. Es werden deswegen noch einige Paralleltunnels angelegt. Ob damit die „stehenden Heere" in den New Yorker „Cars", die dem hiesigen Verkehr ein so eigenartiges Gepräge geben, beseitigt werden können, ist ungewiß, da die Bevölkerung der Stadt alljährlich um mehr als 100.000 Menschen zunimmt und die Verkehrsmittel bisher nie mit dem Wachstum der Metropole gleichen Schritt halten konnten.

Die Entwicklung des hessischen Eisenbahnnetzes seit dem Bestande der preußisch-hessischen Gemeinschaft. Nach der „Zeitung des Vereines Deutscher Eisenbahnverwaltungen" umfaßten die hessischen Bahnen in der Gemeinschaft im Jahre 1897 bloß 853 *km*, 1907 dagegen nur 1246 *km*. Das Personal hat sich in dem gleichen Zeitraume von 6238 Köpfen auf 12.810 mit einer Steigerung der Gehälter und Löhne von Mk. 5,569.000 auf Mk. 16,682.000 vermehrt. Der Lohn der Hilfsbediensteten und Arbeiter ist in den letzten zehn Jahren durchschnittlich um 22% pro Kopf gestiegen. Im Jahre 1897 wurden nur Mk. 10.000 an Remunerationen und Unterstützungen, 1907 dagegen Mk. 262.000 zu den gleichen Zwecken verausgabt. Die Abkürzung der täglichen Dienstleistung, die Errichtung von Stations- und Eisenbahnschulen, Vermehrung und Verbesserung der Überwachungsräume, Badeeinrichtungen, Kantinen, Familienfürsorge, Bekämpfung der Tuberkulose usw. sind die Maßnahmen, durch welche die beruflichen und persönlichen Interessen des Personales außerordentlich gefördert wurden. Die Fahrbetriebsmittel wurden in dem angegebenen Jahrzehnt um 150%, die Personenwagen sogar um 350% vermehrt. Die hessische Staatskasse erhielt aus dem Eisenbahnbetriebe folgende Reingewinne: 1901: Mk. 1,843.000, 1902: Mk. 2,102.000, 1903: Mk. 3,376.000 und 1904: Mk. 3,467.000, während im letzten Jahre vor der Gemeinschaft ein Defizit von Mk. 120.000 zu verzeichnen war.

Betriebsergebnisse der k. k. priv. österr. Nordwestbahn im Jahre 1907. Die Einnahmen des garantierten Netzes betrugen im Berichtsjahre K 30,835.040 (gegen 1906 + 1,433.725), die Ausgaben dagegen K 20.434.176 (+ 1,837.560). Sonach stellt sich der Betriebsüberschuß des Jahres 1907 auf K 10,400.863 und ist im Vergleiche zum Vorjahre um K 403.835 geringer. Da aber das garantierte Erträgnis K 9,192.896 beträgt, ist der resultierende Überschuß von K 1,207.966 zur Hälfte an die Staatsverwaltung abzuführen (§ 18 der Konzessionsurkunde).

Die Einnahmen des Ergänzungsnetzes beliefen sich auf K 20,733.122 (gegen 1906 + 2,037.720), die Ausgaben betrugen K 12,470.529 (+ 1,422.568). Der Betriebsüberschuß stellt sich sonach auf K 8,262.592 und ist im Vergleiche zum Vorjahre um K 615.152 gestiegen.

Zu den Mehreinnahmen trug der Personen- und Gepäcksverkehr des garantierten Netzes K 215.026 bei, während auf dem Ergänzungsnetze diese Transporte ein Plus von K 234.756 ergaben. Der Güterverkehr des garantierten Netzes lieferte einen Mehrertrag von K 1,183.397, jener des Ergänzungsnetzes einen solchen von K 1,844.324. Befördert wurden auf dem garantierten Netze 7,519.300 Personen (+ 512.534), auf dem Ergänzungsnetze 3,074.561 Personen (+ 295.045). Der Güterverkehr des garantierten Netzes umfaßte 4,885.708 *t* (+ 331.426), jener des Ergänzungsnetzes 5,349.285 *t* (+ 786.053).

Digitized by Google

An Fahrbetriebsmitteln waren Ende 1907 vorhanden: 189 Lokomotiven und 152 Tender, 412 Personen-, 3365 Güterwagen, 8 Schneepflüge und 1 Wagenkran auf dem garantierten Netze, 127 Lokomotiven, 109 Tender, 271 Personen-, 3081 Güterwagen, 8 Schneepflüge und 1 Wagenkran auf dem Ergänzungsnetze. Im Stande der Fahrbetriebsmittel hat während des Jahres 1907 auf beiden Netzen keinerlei Änderung stattgefunden.

Die Betriebslänge des garantierten Netzes maß Ende 1907 einschließlich 56 *km* gepachteter Lokalbahnen 683 *km*, jene des Ergänzungsnetzes einschließlich 40 *km* mit betriebener Lokalbahnen 350 *km*.

Der Überschuß der garantierten Linie beträgt K 3,851.912, jener des Ergänzungsnetzes K 4,111.465, mit welchem die Einlösung des Juli-Coupons der Stammaktien mit K 12, jener der Aktien lit. B mit K 22, jener der Genußscheine mit K 2 vollzogen und der Rest von K 3,543.914 auf neue Rechnung vorgetragen wurde.

LITERATUR.

Ein Stündchen in der Telephonzentrale einer schweizerischen Großstadt. Von R. Frei. Verlag des Preßbureau Richard Frei in Zürich, 1908. Dieses ganz eigentümliche, ebenso fließend als anregend geschriebene Buch — 103 Druckseiten Text mit 5 Figuren und 4 Kunstdrucktafeln — soll, wie es gleich am Titelblatt hervorgehoben wird, einerseits den Abonnenten zur Belehrung, andererseits dem Telephonpersonal zum Schutz gegen ungebührliche Behandlung durch das Publikum dienen. Der Verfasser, welcher als Journalist die äußeren Erscheinungen der mitunter recht ärgerlichen Zwischenfälle und Hemmnisse, die sich der glatten Gesprächsabwicklung in Fernsprechnetzen nicht selten entgegenstellen, sowohl aus eigener Erfahrung als auch durch die fortwährenden Klagen aus den Kreisen der Telephonabonnenten reichlich kannte, hat, wie die Redensart lautet, den Stier bei den Hörnern zu fassen getrachtet, indem er es sich nicht gereuen ließ, die Anlage der Züricher Zentrale und die Art der daselbst gepflogenen Dienstführung an Ort und Stelle lediglich zu dem Zwecke aufs eingehendste zu studieren, um die Urgründe auszuforschen, auf welche die vorgedachten Anstände und mannigfachen Beschwerden zurückzuführen sind sowie um persönlich festzustellen, inwieweit die letzteren als gerechtfertigt oder als nicht gerechtfertigt anzusehen seien. Auf diesem ihm durch die betreffenden Behörden bereitwilligst zugestandenem Wege, welche der Verfasser mit der peinlichen Gewissenhaftigkeit eines unparteiischen Reporters verfolgt hat, ist derselbe sozusagen aus einem Saulus ein Paulus geworden, da er sich schließlich zu seiner eigenen Überraschung nicht verhehlen konnte, daß weitaus der größte Teil jener Vorfälle und Übelstände, welche seine Nachforschungen angeregt hatten, keineswegs auf minderwertige Apparatanordnungen, auf mangelhafte Betriebsführung oder ungehörige Handhabung des Dienstes zurückgeführt werden dürfe, sondern lediglich den Folgeerscheinungen jener Unvollkommenheiten zuzuzählen ist, welche den elektrischen Einrichtungen im allgemeinen sowie den Fernsprechanlagen im besonderen naturgemäß anhaften und die bisher teils aus Mangel an Abwehrmittel überhaupt, teils aus wirtschaftlichen Gründen noch nicht bezwungen werden konnten.

Der erste Abschnitt der Druckschrift ergeht sich in einem Rückblick auf die Entwicklungsgeschichte der Telephonie, bespricht ferner die Ausnützung dieser Einrichtung als Weltverkehrsmittel und schildert eingehend die Anordnung einer großen Telephonzentrale (Zürich!) mit allen ihren Apparaten nebst Leitung einschließlich ihrer Handhabung und Bedienung. Diese Darlegungen sind schlicht und gemeinverständlich gehalten, zugleich aber auch so lichtvoll und interessant durchgeführt, daß sie durchwegs geeignet erscheinen, jedem Gebildeten, sofern er nicht gerade ein Spezialist im Fernsprechwesen ist, als wirklich belehrender wertvoller Leitfaden für das Verständnis der Telephonie zu dienen. Der zweite Teil des Buches ist der geschäftlichen Abwicklung und Benützungsweise der Fernsprecheinrichtungen gewidmet sowie namentlich jenen Anständen, welche dem Publikum besonders unliebsam in Erscheinung treten und eine kaum erschöpfliche Quelle für Ärger und Klagen darbieten, weil den Betroffenen die Veranlassungen selten so klar zutage liegen, als sie der Verfasser des Buches an der zentralen Betriebsstelle studieren und erforschen konnte. Durch diesen zweiten Teil erfährt also auch der Abonnent willkommene Aufklärungen und Sonderbelehrungen, welche die seinerseits zur Abwendung von Anständen anzuwendenden Mittel erkennen und ihm über die unabwendbaren Störungen ein beschwichtigendes Urteil gewinnen lassen.

Wir begrüßen es überhaupt aufrichtig, daß einmal ein sprachgewandter mit allen beteiligten Interessentenkreisen in Fühlung stehender Journalist sich der in Rede stehenden Sache mit solcher Gründlichkeit und Sachlichkeit angenommen hat und können nicht umhin, das auch zeichnerisch recht hübsch ausgestattete Buch jedem wärmstens zu empfehlen, der ein öffentliches Telephonnetz auszunützen in die Lage kommt, denn die Einrichtungen und Verhältnisse, auf welche der Inhalt Bezug nimmt, bleiben mehr oder minder, wenigstens was die Anstände anbelangt, in der ganzen Welt dieselben.

L. Kohlfürst.

CLUB-NACHRICHTEN.

Veränderungen im Mitgliederstande im Monate August 1908.

Gestorben sind:

Die Herren wirklichen Mitglieder: Eduard Schiler, Ober-Inspektor der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft; Friedrich Lergetporer, kais. Rat, Ober-Inspektor der k. k. priv. österr. Nordwestbahn i. P. in Salzburg; Oskar Sitzler, Konsul der Republik Costa-Rica.

Ausgetreten sind:

Die Herren wirklichen Mitglieder: Karl Prosig, Inspektor, und Wilhelm von Saltiél, Revident der k. k. Nordbahndirektion; Dr. Walter Pleuk, Konzipist der k. k. österr. Staatsbahnen; Heinrich Peschka, k. u. k. Hauptmann im Eisenbahnbureau des k. u. k. Generalstabes.

Stand mit Ende August 1908: 2 Ehrenmitglieder, 593 wirkliche, 37 unterstützende und 3 korrespondierende Mitglieder.

Neue Begünstigungen*).

Die Direktion des Wiener Bürgertheaters hat sich bereit erklärt, dem Club bis auf weiteres wie in der Theatersaison 1906/1907 wieder fallweise Anweisungen zum Regiepreise (Logen à K 6.— statt K 24.— und K 4.— statt K 16.—, Orchestersitze K 1·50 statt K 7.—, Parkettsitze K 1·20 statt K 5·80 usw.) zu überlassen und an unsere Ausgabestellen turnusmäßig zu übersenden.

Hauser & Schmidek, orig. englische Tuchwaren, I. Brandstätte 7, 10%.

*) Wir ersuchen von dieser, sowie von allen bisherigen Begünstigungen bei jeder sich bietenden Gelegenheit Gebrauch zu machen und eventuell auf die Begünstigungen Bezug habende Wünsche und Reklamationen dem Clubsekretariat brieflich bekanntzugeben.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten. — Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hitscher. — Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

K. k. priv. österreichische Nordwestbahn.
K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Kürzung der Fristen für die Entladung und für die Beladung der Güterwagen.

Mit Genehmigung des hohen k. k. Eisenbahnministeriums (Erlaß vom 8. August 1908, Z. 44615/16 a) werden auf den Linien der österreichischen Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn sowie auf den in deren Betriebe stehenden Lokalbahnen vom 1. September 1908 bis auf weiteres, längstens aber bis 15. Dezember 1908 die Fristen für die Entladung und Beladung aller Güterwagen auf sechs Tagesstunden herabgesetzt.

Als Tagesstunden gelten die Stunden von 8 Uhr früh bis 6 Uhr abends, die Mittagszeit inbegriffen.

Wien, im August 1908. **Die Direktion.**

Niederschlesisch-österreichischer Kohlenverkehr.

Mit dem Tage der Betriebseröffnung — voraussichtlich in der zweiten Hälfte des Monats August 1908 — werden die Stationen der **Lokalbahn Wekelsdorf-Parschnitz-Trautenau** (Lokalbahn der k. k. österreichischen Staatsbahnen) mit nachstehenden Übergangsfrachtsätzen in den Tarif aufgenommen.

a) Von Parschnitz Ort transit nach

Petersdorf	140	Heller für 1000 *kg*
Qualisch	200	
Radowenz	260	

b) Von Wekelsdorf transit nach

Markt Wekelsdorf	60	Heller für 1000 *kg*
Nieder-Adersbach	140	
Ober-Adersbach	210	
Johnsdorf-Hottendorf	290	
Radowenz	350	

Das Abladen der Sendungen obliegt dem Empfänger.

K. k. priv. österreichische Nordwestbahn und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn
namens der beteiligten Bahnen.

Ostdeutsch-österreichischerVerband.

Anhang zum Teil II, Heft 1, vom 1. Juni 1904.
Tarifberichtigung.

In dem vom 1. August d. J. ab gültigen Anhange zum obengenannten Tarifhefte, enthaltend Frachtsätze für den Oderumschlagverkehr, sind auf Seite 12 unter Ausnahmetarif Nr. 7 (Jute) infolge Satzverschiebung folgende Berichtigungen mit sofortiger Gültigkeit durchzuführen:

Der bei Teschen unter b) enthaltene Frachtsatz von 117 ist zu streichen und es sind die bei den Stationen Trautenau bis Zwittau unter a) und b) angegebenen Frachtsätze um eine Zeile höher zu rücken.

K. k. priv. österreichische Nordwestbahn
namens der Verbandsverwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr mit Ungarn.

Berichtigung des Tarifnachtrages IV.

Die im Nachtrag IV vom 1. Juli 1908 zum Elbeumschlagstarif für Ungarn vom 1. August 1899 auf Seite 24 im Ausnahmetarif Nr. 55 für Asbest usw. enthaltenen Frachtsätze haben in umgekehrter Richtung, somit von den Elbeumschlagsplätzen nach Almásfüzitő Anwendung zu finden.

K. k. priv. Österreichische Nordwestbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Verkehr.

Einführung eines neuen Tarifheftes 2.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1908 gelangt ein neues Tarifheft 2 für den Ost-Mitteldeutsch-Sächsischen Verkehr unter gleichzeitiger Aufhebung des bisherigen Tarifheftes 2 vom 1. Jänner 1907 samt Nachträgen 1 bis 5 zur Einführung.

Dasselbe wird in den Stationen Reichenberg, Raspenau und Friedland i. B. sowie bei der unterzeichneten Direktion zur Einsicht erliegen.

Exemplare sind bei der königl. Eisenbahn-Direktion Berlin und bei der unterzeichneten Verwaltung zum Preise von K 1·40 für das Stück erhältlich.

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Pränumerations-Einladung
auf die
„Österreichische Eisenbahn-Zeitung"
Organ des „Club österreichischer Eisenbahn-Beamten".

Erscheint vom April bis Oktober am 1. und 15. jedes Monates, von November bis März jeden Montag.

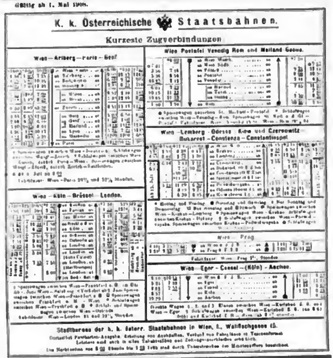
Mit 1. März 1908 begann das II. Quartal des XXXI. Jahrganges dieser im In- und Auslande verbreitetsten, vom „Club österreichischer Eisenbahn-Beamten" herausgegebenen Zeitschrift.

Die Mitglieder des „Club österreichischer Eisenbahn-Beamten" erhalten die Zeitung unentgeltlich.

Die „Österr. Eisenbahn-Zeitung" erscheint seit Beginn des XVII. Jahrganges in wesentlich vergrößertem Umfange und kostet inklusive Zusendung per Post

Für Österreich-Ungarn		Für das Deutsche Reich:		Für das übrige Ausland	
ganzjährig Kronen	10·—	ganzjährig . . Mark	12	ganzjährig . Franc	20
halbjährig „	5·—	halbjährig . . „	6	halbjährig „	10

Die Administration. Wien, I. Eschenbachgasse 11, Mezzanin





Digitized by Google

Wilhelm Beck & Söhne
k. u. k. Hoflieferanten
Wien, VIII. Langegasse 1, Zentrale.
FILIALEN: Lemberg, Innsbruck, Sarajevo.
Uniformen, Uniformsorten
Kürschnerwaren und Kappen
für Eisenbahnen. 651

Stefan v. Götz & Söhne
Wien und Budapest

Wien	Budapest
XX/1. Bez., Gießmanngasse 2.	b. Ganz & Co., Steinbrucherstr.
XX/1. Nordwestbahnstraße 53.	

Eisenbahn-Sicherungsanlagen
Bahnschranken mit und ohne Vorläutesicherung,
Zentralweichenstellungen
Signalanlagen, Industriegeleisesicherungen, Geleisesperrbäume, Wechselsperren, Sperrschuhe, Sicherungs- und Signaleinrichtungen aller Art für Eisenbahnen und Ausrüstung hiezu.
Rein pneumatische Niederdruck-Weichen und Signalstellung nach den Patenten der General Railway Signal Co., Buffalo und Rochester U.S.A. und der British Pneumatic Railway Signal Co., Ltd. London.
Werkzeuge und Gebrauchsartikel
für den
Bahnbau, Bahnerhaltungs-
und
Betriebsdienst
Berg- und Hüttenwesen
Bremsschuhe, Waggonschieber etc. Patent Büßing
Bremsschlitten Patent Schön.
Seuthe'sche Knall- und Lichtsignale
Telegramm-Adresse: Bahngötz Wien Telephon.
„A B C"-Code fünfte Ausgabe in Verwendung.
Telephon 21682 und 21683 interurban. 637

RUNDSCHAU FÜR TECHNIK UND WIRTSCHAFT
ZENTRALORGAN FÜR DIE FORTSCHRITTE DER INDUSTRIE, VERKEHRSTECHNIK, FÜR SOCIALPOLITIK, VOLKSWIRTSCHAFT u. VERWALTUNG
HERAUSGEBER DIPL. ING. ALFRED BIRK, EISENBAHNOBERING. a. o. PROF. a. d. K. K. DEUTSCHEN TECHN. HOCHSCHULE IN PRAG
VERLAG VON A. HAASE, PRAG I, ANNAHOF, POSTSPARKASSENKONTO 50.308, TELEPHON 308.
Alleinige Anzeigen-Aufnahme
M. Pozsonyi, Wien,
IX. Hörlgasse 5.

Um meine Waschmaschinen à 24 Kronen
mit einem Schlage überall einzuführen, habe ich mich entschlossen, dieselben zu obigem billigen en gros-Preis *ohne Nachnahme zur Probe* zu senden! Kein Kaufzwang! *Ziel 3 Monat!* Durch Seifenersparnis verdient sich die Maschine in kurzer Zeit! Leichte Handhabung! Leistet mehr wie eine Maschine zu 70 Kronen! Die Maschine ist aus Holz, nicht aus Blech und ist unverwüstlich! Größte Arbeitserleichterung! Schont die Wäsche wie bei der Handarbeit!
Schreiben Sie sofort an:
Paul Alfred Goebel, Innsbruck.
Vertreter auch zu gelegentlichem Verkauf überall gesucht.
Bitte nicht zu vergessen, die Bahnstation anzugeben, nach welcher die Maschine geschickt werden soll.

Österreichische
Siemens-Schuckert-Werke
Wien, XX/2. Engerthstraße 150.
Elektrische Beleuchtung 694
Elektrische Kraftübertragung
Elektrische Bahnen

Dynamomaschinen	Elektromotoren
Schaltapparate	Zähler
Installationsmaterial.	Bogenlampen.

Installationsbureau: VI/1 Mariahilferstraße Nr. 7.

Kraluper Mineralöl-Raffinerie
690
PRAG liefert helle und dunkle Zylinderöle für Normal- und Heißdampf, helle und dunkle Maschinenöle, Wagenachsenöle, Petroleum, Benzin, Fette etc. etc.

Siemens & Halske
Aktiengesellschaft Wien.
Werk: III. Hainburgerstraße Nr. 29.
Direktion: III. Apostelgasse Nr. 12.
Eisenbahn-Sicherungsanlagen. Schwachstromanlagen.
Telegraphen- und Telephonanlagen, Anlagen für drahtlose Telegraphie, Marine- und Gruben-Signalapparate, Minenzünder, Feuermelde-, Wächterkontroll- und Alarmanlagen, Wassermesser, Wasserstands-Fernmelder, Schalttafel-Meßinstrumente, wissenschaftliche, Laboratoriums- und Eicheinrichtungen, elektromedizinische Apparate, Röntgen-Einrichtungen, Trockenelemente, nasse Elemente, Elemente für Momentbeleuchtung, S. & H.-Beutelelemente, Kabel- und Leitungsdrähte für Telephon- und Telegraphenzwecke. 693

Darlehen!
Allgemeine Cantionsbank Aktiengesellschaft
General-Repräsentanz für Österreich:
WIEN, IV. Technikerstraße Nr. 5.

Die Allgemeine Cantionsbank gewährt an **Eisenbahnbeamte** Darlehen gegen Gehaltsvormerkung zu außerordentlich günstigen Bedingungen, u. zw.: 1. Die Bank fordert an Darlehenszinsen pro anno 6½%; selbstredend immer von der verbleibenden Restschuld. 2. Der Darlehenswerber hat sich hinsichtlich seines Gesundheitszustandes einer ärztlichen Untersuchung zu unterziehen. Die übliche teure Lebensversicherung wird jedoch nicht verlangt. Für den Fall des Ablebens des Darlehenswerbers erlischt die restierende Schuld, so daß den Erben keinerlei Verpflichtung auferlegt bleibt. Für diesen seitens der Bank gebotenen Vorteil ist alljährlich ein mäßiges Schadendeckungsentgelt, dessen Höhe sich nach dem Alter des Darlehenswerbers richtet, immer nur von der verbleibenden Restschuld zu bezahlen. 3. Die übliche Stellung der Bürgen kann gegen eine einmal zu entrichtende mäßige Zahlung unterbleiben. (3 Perzent der Darlehenssumme.) 4. Bei der Erteilung des Darlehens werden als einmalige Kosten die Barauslagen und 1 Perzent Bankprovision in Abrechnung gebracht.

Zu weiteren Informationen ist die Bank jederzeit bereit und stehen Antragsformulare zur Verfügung. 702

Für den Inseratenteil verantwortlich Annoncen-Expedition M. Pozsonyi, Wien, IX. Hörlgasse 5.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten. — Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hilscher. — Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

Redaktion und Administration:
WIEN, I. Eschenbachgasse 11.
Telephon Nr 346.
Postsparkassen-Konto der Administration: Nr. 806.245.
Postsparkassen-Konto des Club: Nr. 850.995.
Beiträge werden nach dem vom Redaktions-Komitee festgesetzten Tarife honoriert.
Manuskripte werden nicht zurückgestellt.

ORGAN
des
Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

Erscheint von April bis Oktober am 1. und 15. jedes Monates
von November bis März jeden Montag.

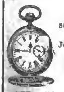
Abonnement inkl. Postversendung
in Österreich-Ungarn:
Ganzjährig K 10. Halbjährig K 5.
Für das Deutsche Reich:
Ganzjährig Mk. 12. Halbjährig Mk. 6.
Im übrigen Auslande:
Ganzjährig Fr. 20. Halbjährig Fr. 10.
Bezugsstelle für den Buchhandel:
Spielhagen & Schurich in Wien.
Einzelne Nummern 30 Heller.
Offene Reklamationen portofrei.

Nº 25. Wien, den 1. Oktober 1908. XXXI. Jahrgang.

Putzwolle

kardiert in Strähnen,
offeriert in allen erdenklichen Qualitäten die

Erste österr. mechanische Putzwollfabrik
RUDOLF LÖWI
Wien, II. Engerthstraße 173—175.
Erstes und größtes Etablissement dieser Art, dessen Inhaber die kardierte Putzwolle vor 13 Jahren in Österreich mit größtem Erfolge einführte.
Monatliches Fabrikat über 100.000 Kilogramm.



PRÄZISIONS-UHREN
sowie alle anderen erdenklichen Sorten Echte Glashütte, Omega, Badollett, Schaffhausen usw.
Jede Uhr ist mit Fabrik-Zertifikat und 5jähriger Garantie versehen.
Hunderte Anerkennungsschreiben
EUGEN DOLLINGER, Uhrmacher,
Wien, IV Favoritenstraße Nr 22
Bei Barzahlungen 10 Prozent.
Illustrierte Preisliste gratis und franko.

Leopolder & Sohn
Wien, III/1 Erdbergstraße 52.
Leipzig-Schleussig, Seumestraße 86.
Fabrik für Telegraphen-Apparate, Telephone und Telephon-Zentral-Umschalter, elektrische Stations-Deckungssignale und Bahnwächter-Läutewerke für Eisenbahnen, Telegraphen-Batterien und Leitungsmateriale, Wassermesser eigenen Patentes für städtische Wasserwerke, Bierbrauereien und Maschinenfabriken.
Alle Telephon- und Telegraphen-Einrichtungen werden prompt ausgeführt und Voranschläge **kostenfrei** ausgearbeitet.

Klingers Reflexions-Wasserstands-Anzeiger



Über
200.000 Stück
in allen Industriestaaten der Welt im Betriebe.
Vorteile:
Wasserstand schwarz,
Dampfraum silberglänzend,
Rasches Erkennen des Wasserstandes,
Größte Betriebssicherheit,
Schutzgläser absolut überflüssig,
Täuschungen über den Stand des Wassers im Kessel ausgeschlossen.
Vollster Schutz gegen Explosionen wegen Wassermangel!



Kein Kessel sollte ohne diese Apparate in Verwendung stehen.
Gumpoldskirchner Maschinen- und Metallwaren-Fabrik
Rich. Klinger
GUMPOLDSKIRCHEN bei Wien.

C. Schember & Söhne
k. und k. Hof-Brückenwagen
und Maschinenfabrik
Wien, I. Akademiestrasse 4
empfehlen ihre Erzeugnisse in Lokomotiv-, Waggon-, Fuhrwerks-, Magazin- und Autom. Wagen sowie Wagen aller Art.

Schnelldreh-Revolverstahl Nº 5/6 Marke:
als Schnell- und Hart-Drehstahl noch dort zu verwenden wo kein anderer mehr aushält!
Rudolf Schmidt & Cº, Gußstahlwerk, Wien, X./3.

Digitized by Google

Garvens-Werke

WIEN

II. Handelskai 130

fabrizieren und halten großen Lager von:

Pumpen aller Art:

Baupumpen
Stationsbrunnenpumpen
Expreßpumpen f. große Förderhöhen
Pumpen für Villen und Wohnhäuser und Fabriksanlagen
Pumpen für Haus- u. Wasserleitungen.

Waagen für jeden Zweck:

Stationsbrückenwaagen
Kohlenwaagen
Magazinswaagen. 647

Kataloge u. Kostenvoranschläge auf Verlangen portofrei und kostenlos.

Schrauben- u. Schmiedewaren-Fabriks-Aktiengesellschaft

Brevillier & Co und A. Urban & Söhne

Wien, VI. Magdalenenstraße 18. 669

Fabriken: Neunkirchen an der Südbahn, Floridsdorf und Gradenberg. Nieten, Schrauben, Muttern, Drahtstiften und Schmiedewaren.

Witkowitzer Bergbau- und Eisenhütten-Gewerkschaft

Witkowitz (Mähren).

Post- und Telegrammadresse: *Witkowitz, Eisenwerk.* Eisenbahnstation: Schönbrunn und Mähr.-Ostrau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Erzeugnisse: Roheisen, Eisengußware, vornehmlich Röhrenguß nachstehender Methode für Wasser-, Dampf- und Gasleitungen, Maschinen- und auch Bauguß, Stahlguß, Walzmaterial, und zwar: Stab- und Fassoneisen, Bau- und Waggonträger, Reservoir- und Kesselbleche, Stabstahl, Stahlbleche, Eisenbahn- und Grubenmaschinen aus Martinstahl, Tyres aus Martin- und Spezialstahl, Eisenbahnwaggonräder, Waggonachsen, komplette Räderpaare, Wechsel und Kreuzungen, Drehscheiben, Wasserstations-Einrichtungen, Dampfkessel, Reservoire, Gasometer, Brücken- und sonstige Baukonstruktionen, Gittermaste, Schmiedestücke und diverse Zeugschmiedware, Maschinenbau, speziell Bergwerksmaschinen für Förderung und Wasserhaltung, Pumpensätze und Ausführung diverser maschineller Einrichtungen, mittels Wassergas geschweißte, elektrisch geschweißte und maschinell gepreßte Blechwaren, stumpf- und patentgeschweißte, wie auch nahtlose Röhren, Rohrmaste, feuerfeste Ziegel und basische Steine.

Anfragen sind zu richten an die Zentral-Direktion in Witkowitz, Eisenwerk oder an die Kommerzielle Direktion, Wien, I. Sperngasse 8 oder an das Verkaufsbureau, Prag, Stadtpark 19. 685

Lebensversicherungs Institut des Club österreichischer Eisenbahn-Beamten

Newyorker Germania

WIEN, I. Stubenring Nr. 18, im eigenen Hause.

Versicherungen in Kraft Ende 1906 564,008.000 Kronen, Aktiva laut Bilanz 1906 185,000.000 Kronen, Überschuß der Jahresgebarung 1,635.700 Kronen, Dividenden verteilt an Versicherte 1906 2,422.100 Kronen, Kaution bei der k. k. Staats-Zentralkasse 10,487.500 Kronen.

Die Gesellschaft verteilt Dividenden schon nach einjährigem Bestehen der Polizze. Die Polizzen sind nach einjährigem Bestande unanfechtbar (Darlehens-Deckungs Polizzen), genießen sofortige Unanfechtbarkeit bei Selbstmord oder Tod durch Duell. Die Kriegsversicherung Wehrpflichtiger wird ohne Prämienerhöhung übernommen. Mitglieder des Club österreichischer Eisenbahn-Beamten genießen besondere Begünstigungen.

Fabrik für

Eisenbahnsicherungsanlagen

Südbahn-Werk

Wien

X/3 Triesterstraße Nr. 40.

Telephon 8978.

Bahnschranken, Vorläutesicherungen, Schrankenantriebe. • Zentral-Stellwerke, Blockapparate. Signale, Kontaktschienen, Fühlschienen, Sperrbäume. • Wechselsperrschlösser. • • • • • • 414

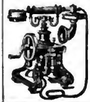
Deckert & Homolka

Elektrotechnisches Etablissement

Fabriks- u. Engros-Lager IV. Favoritenstr. 42. **WIEN** Niederlage u. Installation I. Kärntnerstr. 42.

Budapest. Prag. Brünn. Paris.

Fabrikation • Installation



von Telegraphen- und Mikrotelephon-Apparaten für alle Zwecke, insbesondere für den Eisenbahn-Signal-, Sicherheits- und Meldedienst, Blitzableiters, Dynamos, Elektromotoren und Ventilatores, Wasserstands-Anzeigern, Beleuchtungskörpers, staub- und wasserdicht. 545

Österreichische Eisenbahn-Verkehrsanstalt WIEN I. Volksgartenstraße 3.

Vermietung von Spezialwagen aller Art, Kastenwagen und Lowrys, Heiz- und Kühlwagen, Zisternenwagen, Spezialwagen für Weintransporte etc., Projektierung, Bau und Finanzierung von Lokal- und Schleppbahnen, Errichtung von Reservoirs (Tanks) und Rohrleitungen (pipe lines) für Petroleum. 511

Felten & Guilleaume

Fabrik elektr. Kabel, Stahl- und Kupferwerke, Actien-Gesellschaft, Wien, X. Gudrunstraße 11.

Zug- u. Barrierendraht m. hoher Festigkeit, Stacheizaundraht usw.

Drahtseile für Aufzug, Transmissionen, Schiebebühnen, Zugschranken, Stell- und Läutewerke.

Bogenlampen-Aufzug- und Tragseile.

Zug- und Leitseile für Eisenbahn-Trajekte.

Leitungsdrähte nach verschiedenster Art isoliert, für Installationszwecke.

Kabel für Telegraphie, Telephonie und elektrische Licht- und Kraftübertragung.

Hochspannungskabel mit Felten & Guilleaume-Papierisolation.

Blocksignalkabel. Trolley-Drähte. 498

Trifailer Kohlenwerks-Gesellschaft, Wien, III. Rennweg 5. 519

K. k. priv.

Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt

Errichtet im Jahre 1825. **Wien, I. Wollzeile 39.**

Die Anstalt versichert: a) Gebäude samt deren Zubehör, 616
b) Mobilien aller Art
c) Bodenerzeugnisse gegen Hagelschlag.

Reservefond d. Anst.: K 8,376.191·17 Ges.-Versicherungssumme K 2.448,906.638
Anzahl der Mitglieder: 159.054.

Digitized by Google

Österreichische
Eisenbahn-Zeitung.
ORGAN
des
Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

№ 25. Wien, den 1. Oktober 1908. XXXI. Jahrgang.

Einladung.

Die Beteiligung der Clubmitglieder an der Abhaltung der Vorträge in unserem Club ist eine sehr schwache und seit Jahren beständig im Rückgange begriffen. Es muß daher zu dem Auskunftsmittel gegriffen werden, außerhalb des Club stehende Personen heranzuziehen, was nicht nur sehr umständlich und mühevoll, sondern auch oft mit größeren Kosten verbunden ist.

Das gefertigte Komitee erlaubt sich daher an die geehrten Herren Clubmitglieder die **dringende Einladung ergehen zu lassen, sich diesem vornehmsten Zwecke des Club widmen und durch rege Beteiligung an der Abhaltung von Vorträgen die Interessen des Club und seiner Mitglieder fördern zu wollen.**

In der Hoffnung, daß diese Einladung den gewünschten Erfolg haben wird, soll in Hinkunft die Absendung von schriftlichen Einladungen zur Abhaltung von Vorträgen an die Herren Clubmitglieder unterbleiben, dagegen werden jene Herren, welche gesonnen sind, Vorträge zu halten, gebeten, diese entweder beim Obmanne des gefertigten Komitees oder im Clubsekretariate anmelden zu wollen.

Das Vortrags-Komitee.

Die Eisenbahn durch den Montblanc.

Das Projekt, eine neue internationale Eisenbahn über die Westalpen zu schaffen, ist soweit gediehen, daß nur noch die erforderlichen Geldmittel zu bewilligen sind. Sodann werden an das gewaltigste Gebirgsmassiv Europas die stählernen Spitzen der hydraulischen Bohrmaschinen angesetzt werden, um die Fahrt des Dampfrosses oder der elektrischen Lokomotive durch die mächtigste Grenzscheide unseres Kontinents zu erzwingen. An dem Gelingen dieses Werkes sind wohl in erster Linie Frankreich und Italien sowie die Schweiz interessiert; da aber mit der Eröffnung der Montblanc-Bahn auch im Verkehre der österreichischen Eisenbahnen eine ziemlich bedeutende Änderung wahrscheinlich eintreten wird, erscheint die nähere Erörterung dieses Projektes gerechtfertigt.

Der Plan, durch den Montblanc einen Tunnel zu bohren, ist keineswegs neu. Schon im Jahre 1873 studierte der Chef-Ingenieur Collet-Maigret diese Aufgabe im Auftrage der französischen Regierung und bewies in seinem Berichte, daß eine Eisenbahn unter dem Montblanc in jeder Hinsicht vorteilhafter als eine durch den Simplon wäre, nicht nur wegen der Erleichterung der Handelsbeziehungen Frankreichs, Englands, Belgiens einerseits und Italiens und des Orients andererseits, sondern hauptsächlich wegen der geringeren Kosten. Auf Grund dieses Gutachtens hat dann der französische Generalrat der Brücken und Straßen den Beschluß gefaßt, daß, wenn Frankreich um eine finanzielle Unterstützung für eine zweite Eisenbahn über die Alpen angegangen würde, der Vorzug einer Linie zu geben sei, welche Genf mit Aosta mittels eines Tunnels durch den Montblanc verbindet. Später, im Jahre 1879 sandte die französische Regierung abermals mehrere Ingenieure zum Studium des Montblanc-Tunnels in das Tal von Aosta, und die französische Deputiertenkammer forderte zwei Jahre hernach die Regierung auf, binnen kurzer Zeit ein Detailprojekt für eine neue, internationale Eisenbahn über die Alpen mit besonderer Berücksichtigung der Durchbohrung des Montblanc ausarbeiten zu lassen. Weiter ist aber damals die Sache nicht gediehen.

Erst im Jahre 1896 tauchte dieser Plan wieder auf; die französische Handelskammer in Genf nahm sich nun seiner energisch an und hat nach mehrjährigen Anstrengungen zahlreiche Handelskammern, General- und Bezirksräte Frankreichs für das Unternehmen gewonnen. Auch der Kanton Genf ist zu dem Aktionskomitee beigetreten, da seine Interessen in diesem Falle mit jenen Frankreichs übereinstimmen. Im Mai 1899 wurde sodann die Association internationale de la Faucille gegründet, der außer den genannten Korporationen und Behörden noch zahlreiche hervorragende Politiker usw.

Digitized by Google

angehören. Nachdem das französische Parlament sich bereits mehrere Male mit diesem Projekte beschäftigt hat, die Legung eines neuen Schienenstranges über die Westalpen für Frankreichs Handel und Industrie eine Lebensfrage ist, wird in kurzer Zeit die Entscheidung fallen müssen, in welcher Weise die Ausführung geschehen soll. Neben Italien ist auch England stark an dem Gelingen dieses Werkes interessiert, weil seine Verbindung mit Indien eine wesentliche Abkürzung erfahren würde.

Die Antwort auf die Frage der Notwendigkeit der geplanten Eisenbahn ergibt sich aus folgender Betrachtung: Mißt man an der französisch-italienischen Grenze die Abstände, in welchen gegenwärtig die Westalpen von Eisenbahnen überschritten werden, so findet man:

Von der Linie Nizza-Ventimiglia zur künftigen Linie Nizza-Coni	40 *km*
Von der Linie Nizza-Coni zur Mont Cenis-Bahn	160 „
Vom Mont Cenis zum Simplon	300 „
„ Simplon zum St. Gotthard	120 „

Der längste, nicht von einem Tunnel durchbohrte Teil der Alpenkette beträgt somit 300 *km*. Nimmt man nun eine Landkarte zur Hand und zieht auf ihr eine Gerade von Paris nach Genua, so schneidet diese Linie den 300 *km* weiten Abstand ungefähr in der Mitte und sie berührt Dijon, Genf, den Montblanc, Chivasso und Asti, daher mit ihr neben der kürzesten Verbindung Paris-Genua auch die Aufnahme der dazwischenliegenden, bedeutenden Orte gegeben ist. Wenn längs dieser ganzen Linie eine Eisenbahn einmal besteht, hat man die kürzeste Verbindung zwischen Paris und London, den beiden großen Handels- und Verkehrsplätzen Europas einerseits und Oberitalien, besser gesagt, das Dreieck Turin-Mailand-Genua andererseits, von wo die großen Verkehrswege zum Tyrrhenischen Meer, nach Rom und Neapel und zur Adria ausgehen, hergestellt. Von diesem langen und wichtigen Schienenwege ist zurzeit der weitaus größere Teil längst im Betriebe. Um die beiläufig in der Mitte liegende Lücke auszufüllen, wäre bloß die 230 *km* lange Strecke von Lons le Saulnier, Saint Claude, Genf, Saint Gervais, Chamonix, Entrèves-Aosta und Chivasso-Asti herzustellen. Damit sind wir bei dem schwierigsten Teil der Unternehmung, der Durchbohrung der Faucille und des Montblanc angelangt.

Zunächst noch einige Worte über die Gründe, welche in Frankreich dieses Projekt gezeitigt haben. Der Durchschlag des St. Gotthard ermöglichte eine direkte Schienenverbindung zwischen Deutschland, der Schweiz und Mailand, doch diese Linie hat, da sie ganz außerhalb des französischen Territoriums liegt, dem Handel Frankreichs einen schweren Schlag versetzt, der auf über 30 Millionen Franken jährlich geschätzt wird. Man dachte aber damals, diesen Verlust mit der Eröffnung der Simplonbahn hereinzubringen zu können, zu welchem Zwecke eine kurze und praktisch gelegene Zweigbahn vom französischen Netze nach Brig, der Nordstation des Simplontunnels, geplant wurde. Im Norden Genfs sollte anfänglich von der über Pontarlier und längs des rechten Ufers des Genfer Sees führenden Bahn die Abkürzungsstrecke Frasne-Vallorbe gebaut werden, dann verwarf man dieses Projekt und schlug den Bau der Strecke Mouchard-Bussigny vor, der auch nicht zur Ausführung gelangte, weil inzwischen ein dritter Plan, die Legung eines Schienenstranges von La Joux nach Vallorbe in Erwägung gezogen wurde. Man beabsichtigte ferner im Westen eine Eisenbahn von Saint Amour nach Bellegarde zu bauen, da die zwischen diesen Orten über Bourg führende Strecke zu weit westlich gelegen ist. Außerdem hat der Kanton Genf noch eine andere Variante vorgeschlagen.

Doch alle diese Projekte scheiterten in dem Augenblicke, als die Franzosen erkannt hatten, daß die Linie über den Simplon eigentlich nur eine Verdoppelung der Gotthard-Bahn bedeutet, somit mit einem Anschlusse an diese Linie dem Handel Frankreichs wenig gedient sein würde. Überdies hat die Schweiz mittlerweile den Bau des Loetschberg-Tunnels in Angriff genommen, mittelst welchen Bern und Brig direkt verbunden werden, so daß die Variante Frasne-Vallorbe fast völlig nutzlos sein würde, weil der Weg Pontarlier-Neuchâtel-Bern-Brig kürzer als jener über Pontarlier-Lausanne-Brig ist. Mit der Eröffnung der Loetschbergbahn werden somit von dem westlichen Oberitalien nach dem Norden zwei parallele und fast gerade Linien führen, die für die Schweiz und Deutschland äußerst vorteilhaft sind, während Frankreich hieraus keinen Nutzen zieht. Zu diesen Erwägungen französischerseits gesellte sich noch die Erkenntnis, daß die Erreichung Mailands für Frankreich nicht das wichtigste Ziel sein müsse, da, so bedeutend auch der Handel der lombardischen Hauptstadt ist, die Erschließung des in dem Dreiecke Turin-Genua-Mailand liegenden, industriereichen Gebietes für den Handel Frankreichs ebenso wertvoll ist. Italien unterhält nicht nur mit Deutschland und Österreich-Ungarn Handelsbeziehungen, für welche allerdings Mailand das Zentrum ist, sondern auch mit Frankreich, Belgien, Holland und England, und dieser nach dem Nordwesten gerichtete Güteraustausch ist zweifellos größer als jener mit den östlich und nordöstlich gelegenen Ländern. Wie Mailand der Hauptpunkt des deutsch-italienischen Handels ist, soll Turin der Sitz französischer Kaufleute werden. Damit würde auch der Hafen von Genua den französischen Interessen dienstbar gemacht werden.

Die gegenwärtig zwischen Frankreich und Italien bestehenden Schienenverbindungen sind für den zu erwartenden starken Verkehr der nächsten Zukunft nicht ausreichend. Die Bahn Nizza-Ventimiglia und die im Baue befindliche Strecke Nizza-Coni sind zu weit südlich gelegen, und ihre Unzulänglichkeit hinsichtlich des Verkehres Modane-Turin ist erwiesen. An diesem Umstande würde auch die Legung eines zweiten Geleises auf der italienischen Küstenbahn nichts ändern, weil die ungünstigen Neigungsverhältnisse dieser Strecke für die Abwicklung eines starken Verkehres ein Hemmnis bilden.

Der Plan der Franzosen, eine Eisenbahn über die Faucille und durch den Montblanc zu bauen, ist somit vollauf begründet. Die Strecke Lons le Saulnier-Genf über die Faucille ist seinerzeit von der Stadt Genf als die beste Zufahrtlinie zur Simplonbahn vorgeschlagen und nunmehr in das neue

Digitized by Google

Projekt aufgenommen worden, weil sie die kürzeste Verbindung mit der bestehenden Linie Annemasse-Bonneville-Saint Gervais ist, von welch letzterem Orte über Chamonix und durch den Montblanc Italien erreicht werden soll. Die Linie über die Faucille hat überdies den Vorteil der günstigsten technischen Bedingungen, da der höchste Punkt der ganzen Strecke 559 *m* nicht überschreiten wird, wenig Kurven mit nicht mehr als 500 *m* Radius und Steigungen von höchstens 10‰ zu bewältigen sein werden. Der höchste Punkt der Simplonbahn liegt 705 *m*, der Gotthardbahn 1155 *m* und der Mont Cenis-Bahn 1294 *m* hoch, die größten Steigungen auf der Simplonbahn betragen 18 bis 25‰ auf einer Länge von 19 *km*, jene der Gotthardbahn 26 bis 27‰ auf einer Länge von 110 *km* und jene der Mont Cenis-Bahn 24 bis 30‰ auf einer Länge von 80 *km*. Im Vergleiche zu diesen Bahnen ist jene über die Faucille fast eine ebene Strecke. Die Baukosten wurden aber dennoch sehr hoch veranschlagt; man hat berechnet, daß die 75 *km*, welche diese Linie mißt, 115 Millionen Franken erfordern werden, weil ein Doppelgeleise und drei große Tunnels zu legen sind. Aber dafür würde man die Ausgabe für die unnötig gewordene Abkürzungsstrecke Frasne—Vallorbe ersparen. Der Kanton Genf hat 20 Millionen Franken, die Compagnie Paris—Lyon—Méditerannée 40 Millionen Franken für den Bau der Faucille-Bahn zugesichert, so daß die Ausgabe des französischen Staates in diesem Falle bloß 55 Millionen Franken betragen wird. Die projektierte Linie wird nicht nur dem Norden, sondern auch der Mitte und dem Westen Frankreichs bis an die atlantischen Häfen dienstbar sein, somit eine für den französischen Handel ideale Bahn bilden.

Auf dem kürzesten Wege von Genf nach Italien stoßt man auf das große Massiv des Montblanc, dessen Durchbohrung geplant ist, worauf der Abstieg in das Tal la Doire Baltée in Piemont beginnt. Mit Ausnahme eines kleinen Stückes bei Genf wird der nördlich des Montblanc liegende Schienenstrang ganz auf französischem Boden gebaut werden. Die Gebirgsformation und die topographische Beschaffenheit sind für die Bohrung eines Tunnels in keinem anderen Punkte der Alpen so günstig wie beim Montblanc. Alle Fachleute, die den Montblanc untersuchten, erkannten übereinstimmend, daß seine Durchbohrung keine Schwierigkeiten bringen wird. Nach dem Plane, welchen Lépinay im Jahre 1876 für die französische Regierung verfaßte, würde, ohne besondere Opfer bringen zu müssen, das größte Gefälle der Montblancbahn nicht über 12·5‰ betragen, der Tunnel selbst 13·5 *km* lang sein. Hinsichtlich der Kosten veranschlagte Lépinay 120 Millionen Franken einschließlich der Zufahrtsstrecken auf beiden Seiten, wobei jedoch zu bemerken ist, daß die hohe Leistungsfähigkeit der modernen hydraulischen Bohrmaschinen in dieser Berechnung nicht zum Ausdrucke kommen konnte, weil es damals derartige Maschinen noch nicht gegeben hat. Überdies wird man heute die reichen Wasserkräfte im Doire-Tale für die Gewinnung elektrischer Zugkraft ausnützen, wodurch die Steigung etwas höher gehalten und die Anlagekosten entsprechend vermindert werden können, ohne der Leistungsfähigkeit der Bahn Eintrag zu tun. Die neuen, im Vorjahre vom Chefingenieur J a c q u i e r im Auftrage des französisichen Ministeriums für öffentliche Arbeiten gemachten Vorarbeiten haben für den Montblanc-Tunnel eine Länge von 13 *km* ergeben. Das Nordende wird in Chamonix (Seehöhe 1050 *m*), das Südende in Entrèves (Seehöhe 1287 *m*) liegen. Die maximalen Gefälle im Tunnel sind mit 30‰, außerhalb desselben auf den Zufahrten der beiden Abhänge mit 20‰ veranschlagt; diese starken Steigungen bedingen die Anwendung der Elektrizität als Zugkraft. Auf der Strecke Bonneville—Saint Gervais, die elektrisch betrieben wird, bilden die dort befindlichen Steigungen von 20‰ kein Hindernis mehr für die Abwicklung eines starken Verkehres. Für die Bohrung des Tunnels mit einem Geleise hat J a c q u i e r eine Ausgabe von etwas weniger als 40 Millionen berechnet, wenn aber eine zweigeleisige Strecke gebaut wird, wofür allerdings gleich anfangs die Notwendigkeit vorliegt, dann erhöhen sich die Baukosten auf 60 Millionen Franken. Rechnet man hiezu die Kosten von je 15 Millionen Franken für die von Saint Gervais auf der einen und von Aosta auf der anderen Seite bis zum Tunnel zu führenden Schienenstränge, so ergibt sich die verhältnismäßig geringe Gesamtausgabe von 90 Millionen Franken für die doppelgeleisige Montblanc-Bahn. Diese Ausgabe hätten Frankreich und Italien zu gleichen Teilen zu tragen. Dem französischen Staate erwächst außerdem durch den Bau der Faucille-Bahn die früher erläuterte Ausgabe von 55 Millionen Franken, somit der Bau der Eisenbahn Dijon-Montblanc rund 100 Millionen Franken erfordern wird. Italien hätte außer den 45 Millionen Franken als Beitrag für den Tunnel und die Strecke bis Aosta noch zwecks Ausgestaltung des anschließenden Netzes für den zu gewärtigenden starken Verkehr noch weitere 25 Millionen zu verausgaben; es kommen hier die Neubauten der Strecken Asti—Chivasso (45 *km*) und Ivrea—Santhia (35 *km*) in allererster Linie in Betracht.

Den aufgetauchten Zweifeln über die Ausführbarkeit der projektierten Linie stehen die Gutachten kompetenter Fachleute gegenüber. D u p a r c, Professor der Universität Genf, sagt in seiner im Jahre 1905 veröffentlichten Studie über die Durchbohrung der Faucille, daß das Gelingen dieses Unternehmens als gesichert gelten könne, welche Überzeugung auch in dem vom Chef-Ingenieur B a r r a u d vor zwei Jahren an das Ministerium der öffentlichen Bauten erstatteten Berichte zum Ausdrucke kommt. Was den Montblanc anbelangt, sind die Ansichten einer Reihe hervorragender Geologen anzuführen, welche übereinstimmend lauten, daß das Massiv der höchsten Erhebung Europas aus einer sehr kompakten Ablagerung reinen Granits besteht, daß ferner die äußere Gestaltung dieses Gebirgsstockes, welcher im Verhältnisse zu seiner großen Höhe eine kleine Basis hat, nicht das Eintreten großer Schwierigkeiten vermuten läßt. Da die Legung des Tunnels in einer Höhe von über 1000 *m* über dem Meeresspiegel geplant ist, werden dadurch die größten Schwierigkeiten, eine hohe Temperatur und der Einbruch gewaltiger Wassermassen, kaum entstehen. Andererseits kann man seit der mühevollen Erbauung des Simplontunnels wohl sagen, daß es auf diesem Gebiete vielleicht keine Schwierig-

Digitized by Google

keiten mehr gibt, die das Genie des Menschen nicht besiegen könnte. Auf der Faucille-Bahn sind drei große Tunnels in den Längen von 6400, 11.400 und 15.200 *m* geplant. Jedes dieser Löcher könnte gleichzeitig von beiden Seiten in Angriff genommen werden, und die Dauer der Bohrung des längsten Tunnels ist mit 4 Jahren berechnet worden. Für die Legung des Montblanc-Tunnels sind 5 Jahre angesetzt. Die Arbeiten an dem 12.230 *m* langen Mont Cenis-Tunnel währten 13 Jahre, jene des 14.912 *m* langen Gotthard-Tunnels 9 Jahre und die an dem 19.730 *m* langen Simplon-Tunnel 7 Jahre; man ersieht hieraus, wie durch die Vervollkommnung der Bohrmaschinen die Arbeitsdauer bedeutend verkürzt wurde. Es ist somit zu erwarten, daß binnen 5 Jahren nach Bewilligung der Geldmittel der projektierte Schienenweg über die Alpen vollendet sein wird.

Das zweite Projekt zwecks Herstellung einer neuen Schienenverbindung zwischen Frankreich und Italien, gewissermaßen ein Gegenprojekt zur Montblanc-Bahn, hat wenig Aussicht auf Verwirklichung und soll deshalb hier nur kurz erwähnt werden. Um von Frankreich, ohne schweizerischen Boden zu berühren, nach Italien zu gelangen, will man von Saint Amour oder von Lons le Saulnier nach Bellegarde und von dort nach Annecy eine Eisenbahn zum Anschlusse an die von dem letzteren Orte nach Montiers schon bestehenden Schienenstrang bauen. Von Montiers soll dann nach Pré Saint Didier, das südlich des Montblanc liegt, eine Bahn nach Aosta gebaut werden. Der Montblanc würde also umgangen werden, doch dafür wäre auf der Strecke Montiers—Pré Saint Didier durch den Petit Saint Bernard ein Tunnel von 22 bis 27 *km* Länge zu legen, der ungefähr 90 Millionen Franken kosten würde. Zudem wäre die Länge der neu zu erbauenden Strecken hier viel größer, und die damit angestrebte Verbindung Paris—Genua würde, wie ein Blick auf die Karte lehrt, stark von der Geraden abweichen.

Nach Fertigstellung der Eisenbahn Lons le Saulnier—Aosta über die Faucille und den Montblanc ergeben sich für den internationalen Handel zwischen den Plätzen Paris und Genua folgende Weglängen:

Über	Chaumont—Basel—St. Gotthard	1048 *km*
„	Dijon—Mâcon—Mont Cenis	957 „
„	Pontarlier—Lausanne—Simplon	920 „
„	La Faucille—Lausanne—Simplon	963 „
„	Dijon—la Faucille—Montblanc	870 „

Die zuletzt genannte Linie ist somit kürzer als alle bestehenden Verbindungen. Der einzige Weg, welcher mit der Montblanc-Bahn einen Vergleich aushalten kann, ist jener über Pontarlier, doch die um 50 *km* größere Länge dieses Weges wird durch die vielen großen Steigungen und Kurven zu einem viel größeren Nachteile, während die Faucille-Bahn in allen Punkten fast in gleicher Höhe liegen wird. Der Weg von Frankreich nach Mailand über den Simplon mißt 382 *km*, wogegen jener über den Montblanc bloß 354 *km* aufweisen wird. Es ist somit von Frankreich auch die lombardische Hauptstadt mittels des geplanten Schienenweges früher als über den Simplon erreichbar, ein Vorteil, der mit dem Ausbau der Strecke Ivrea—Santhia noch größer wird.

Auch der wichtige Verkehr von und nach Indien wird eine Abänderung erleiden, denn er dürfte mit der Eröffnung der Montblanc-Bahn über Santhia—Vercelli—Mortara—Stradella und Piacenza abgelenkt werden. Diesem Umstande kommt eine besondere Bedeutung zu. Der indische Verkehr bewegt sich gegenwärtig fast zur Gänze über Ostende und den St. Gotthard, doch Frankreich wird, wenn es einmal im Besitze der Montblanc-Bahn ist, alle Anstrengungen zur Ablenkung dieser Gütermengen nach Calais machen, um für die französischen Bahnen die Frachten zu gewinnen, die heute Belgien, Deutschland und der Schweiz zufallen. Nimmt man Piacenza als Anfangspunkt der geraden Linie nach Brindisi, so findet man, daß dorthin über Ostende—Basel—St. Gotthard 1154 *km*, über Calais—Paris—Mont Cenis 1285 *km* und über Calais—Pontarlier—Simplon 1237 *km* Entfernung sind; die beiden letzteren Wege können mit dem ersten einen Wettbewerb nicht aufnehmen, weil sie viel länger sind, doch mit der Eröffnung der Montblanc-Bahn werden die Dinge sich anders gestalten, weil der Weg über Calais—Faucille—Montblanc mit 1146 *km* kürzer als jener über Ostende—Basel—St. Gotthard ist. Der tatsächliche Unterschied zugunsten der französischen Route beträgt allerdings bloß 8 *km*, doch wenn man die starken Steigungen der Gotthard-Bahn, die den Schnellzügen nicht mehr als 45 *km* Stundengeschwindigkeit gestatten, in Rücksicht zieht, ergibt die Rechnung eine Verlängerung des Weges über den St. Gotthard um 124 *km*, daher dessen Gesamtlänge für den Betrieb 1278 *km* beträgt. Auf der künftigen Montblanc-Bahn wird ein solcher Zuschlag nicht zu machen sein, weshalb diese Linie um 132 *km* oder mindestens 2 Stunden Fahrzeit kürzer sein wird. Der Warenverkehr nach und von Indien ist sehr ergiebig, denn er erhöht die Einnahmen der Linien Ostende—Basel—St. Gotthard um 5000 Franken pro *km* und Jahr. Der Personenverkehr von dem nordwestlichen Europa nach dem Oriente bewegt sich heute zum größeren Teile über den Mont Cenis, doch die Simplonbahn zieht diesen Verkehr immer mehr an sich, kraft der um 48 *km* kürzeren Weglänge. (Dijon—Simplon—Piacenza 624 *km*, Dijon—Mont Cenis—Piacenza 672 *km*.) Aber den Franzosen ist hauptsächlich um den viel wichtigeren Güterverkehr nach Italien und dem Oriente zu tun, der ihnen gegenwärtig entgeht.

Das Projekt der Montblanc-Bahn hat aber auch für Süddeutschland und Österreich-Ungarn möglicherweise eine große Bedeutung. Wie der italienische Oberst Alberto Ars in seiner Propagandaschrift für die Montblanc-Bahn anführt, soll der Verein der französischen Kaufleute in Agram im Interesse Frankreichs eine direkte Schienenverbindung durch Südeuropa, von Paris über Italien nach dem Balkan vorgeschlagen haben. Mit dieser Sache hat es folgende Bewandtnis: Gegenwärtig wird der Güteraustausch zwischen dem westlichen und östlichen Europa bis zum Schwarzen Meere längs des Donautales abgewickelt. Man glaubt nun, daß dieser Verkehr mittels der Simplonbahn dem Süden zugeführt werden könne, indem man ihn nach der Schweiz in die Täler des Po und der Save bis Belgrad lenkt, um auf diese Weise die wichtigen Plätze Bukarest, Konstantinope

Digitized by Google

und Odessa schneller zu erreichen. Die Verwirklichung dieses Planes, die namentlich im Verkehre der Eisenbahnen unserer Monarchie eine große Neugestaltung bringen müßte, wird durch den Bau der Bahn La Faucille—Genf—Montblanc eine wesentliche Förderung erfahren, weil dann der Umweg über Pontarlier wegfällt. Der ganze Verkehr vom Westen Europas nach den Ländern am Schwarzen Meere und Serbien würde sodann über die Montblanc-Bahn geleitet werden können. Italien hat wie Frankreich ein großes Interesse an dem Zustandekommen dieses neuen Verkehrsweges. Die Berechnung der Gesamtentfernungen ergibt, daß mit der Ablenkung des in Rede stehenden Verkehres nach dem Süden über den Simplon—Oberitalien—Kroatien im Vergleiche zu der Route Straßburg—München—Wien—Budapest eine Abkürzung von 101 *km* gewonnen würde, welche sich mit der Eröffnung der Montblanc-Bahn um weitere 63 *km* vergrößern müßte. Italien würde sodann an dem Balkanverkehre mit einer Strecke von 588 *km* teilnehmen, während es gegenwärtig davon gar keinen Anteil hat. Österreich und Ungarn aber würden an diesem Durchzugverkehre eine starke Einbuße erleiden, denn die Strecken, welche der Orientexpreß dann auf dem Boden der Monarchie zurückzulegen hätte, wären viel kleiner, als dies seit einem halben Jahrhundert der Fall ist. Süddeutschland würde den Verkehr vom Westen nach dem Südosten Europas gänzlich verlieren. Die Änderungen im internationalen Verkehre, welche die Montblanc-Bahn bringen wird, sind somit größer als jene, die mit der Eröffnung der Gotthard-, der Mont Cenis- sowie der Simplon-Bahn eingetreten sind.

Die Eisenbahnen der Erde.

Nach dem „Archiv für Eisenbahnwesen" hatten am Schlusse des Jahres 1906 die im Betriebe befindlichen Haupt- und Nebenbahnen (ausschließlich der Kleinbahnen) der Erde eine Länge von 933.850 *km* (gegen 905.886 *km* Ende 1905) erreicht. Die Bautätigkeit im Jahre 1906 war wesentlich lebhafter als im Vorjahre; es sind 27.964 *km* (gegen 20.979 *km* 1905) neu eröffnet worden. Die Länge der Eisenbahnen hat sich um 3·1% vergrößert, während die Zunahme im Jahre 1905 nur 2.3% betrug. Die Gesamtlänge der Eisenbahnen beträgt etwa das 22·6fache des Erdumfanges und kommt nahezu dem $^2/_3$fachen der mittleren Entfernung des Mondes von der Erde gleich.

Von den einzelnen Erdteilen steht wie bisher Amerika mit 473.096 *km* an der Spitze, hat demnach mehr als die Hälfte der gesamten Eisenbahnen. An zweiter Stelle steht Europa mit 316.093 *km*. Dann folgen Asien mit 87.958 *km*, Australien mit 28.510 *km* und Afrika mit 28.193 *km* Eisenbahnen. Australien und Afrika haben allerdings im Laufe des Jahres 1907 ihre Plätze in dieser Rangordnung getauscht. Von den einzelnen Staaten sind die Vereinigten Staaten von Nordamerika mit 361.579 *km* am reichsten mit Eisenbahnen ausgestattet, dann folgt das Deutsche Reich mit 57.376 *km*, Rußland (europäisches) mit 56.670 *km*, Frankreich mit 47.142 *km*, Britisch-Ostindien mit 46.642 *km*, Österreich-Ungarn mit 41.227 *km*, Großbritannien und Irland mit 37.017 *km*, Canada mit 33.147 *km*, Brasilien mit 17.059 *km*, Italien mit 16.420 *km*, Spanien mit 14.649 *km* und Schweden mit 13.165 *km*. Die übrigen Staaten besitzen weniger als 10.000 *km* Eisenbahnen. Belgien hat im Verhältnisse zum Flächeninhalte noch immer das dichteste Eisenbahnnetz; es kommen dort auf 100 m^2 25·4 *km* Eisenbahnen. Es folgen das Königreich Sachsen mit 20·3 *km*, Baden mit 14·5 *km*, Elsaß-Lothringen mit 13·6 *km*, Großbritannien und Irland mit 11·8 *km* Eisenbahnen auf je 100 km^2. In den außereuropäischen Staaten ist dieses Verhältnis wesentlich ungünstiger; in den Vereinigten Staaten von Nordamerika entfallen nur 3·9 *km*. Die in diesem Territorium in dieser Hinsicht eingetretene Verschlechterung ist der Einrechnung Alaskas mit seinem großen Flächeninhalte und kleinem Eisenbahnnetze zuzuschreiben. Ohne Alaska haben die Vereinigten Staaten 4·7 *km* Eisenbahnen auf je 100 km^2. Im Verhältnisse zur Bevölkerungszahl besitzt Queensland, wo 113 *km* auf je 10.000 Einwohner entfallen, die meisten Eisenbahnen. Auch bei den übrigen australischen Kolonien stellt sich dieses Verhältnis sehr günstig, weil sie gleichfalls noch sehr dünn bevölkert sind. Von den europäischen Staaten steht Schweden mit 25·6 *km* in dieser Beziehung an erster Stelle. Die nächsten Plätze nehmen Dänemark mit 14 *km*, Schweiz mit 13·1 *km*, Frankreich mit 12·1 *km* und Norwegen mit 11·5 *km* Eisenbahnen auf je 10.000 Einwohner ein.

Der Zuwachs, den die Eisenbahnen der Erde in dem Zeitraume 1902 bis 1906 erhielten, beträgt 96.540 *km* oder 11·5%. Den größten Anteil an dieser Zunahme hat wieder Amerika mit 51.525 *km* oder 12·2%, dahinter folgt Europa mit 19.996 *km* oder 6·7%, Asien mit 16.586 *km* oder 23·2%, Afrika mit 5728 *km* oder 25·5% und Australien mit 2705 *km* oder 10·5%.

Was schließlich die Anlagekosten anbelangt, ergibt die für die europäischen und der übrigen Eisenbahnen wegen der besonderen Verhältnisse in Europa (Grundpreise, bessere Ausrüstung) gesondert angestellte Berechnung folgende Beträge: 316.093 *km* europäische Strecken à Mk. 301.000 pro *km* = = Mk. 95.143,993.000 und 617.757 *km* außereuropäische Bahnen mit Mk. 157.000 pro *km* = Mk. 96.987,849.000, so daß das Anlagekapital aller Eisenbahnen der Erde am Schlusse des Jahres 1906 auf Mk. 192.131,842.000 oder rund 192 Milliarden Mark geschätzt werden kann.

Die österreichischen Bahnen niederer Ordnung.

Das Eisenbahnministerium versendet soeben eine vom statistischen Departement desselben bearbeitete Publikation, welche unter dem genannten Titel in eingehender Weise die während der letzteren Zeit zu immer größerer Bedeutung gelangte Kategorie der Bahnen niederer Ordnung behandelt.

Nach einem Überblicke über die Reichs- und die Landesgesetzgebung auf dem Gebiete des Lokalbahnwesens werden die Entwicklung, der Verkehr und die finanziellen Ergebnisse der Lokalbahnen dargestellt, wobei noch insbesondere die Beteiligung des Staates, der Länder und der Interessenten an der Beschaffung des Anlagekapitales für diese Bahnen sowie die für die erstgenannten zwei Faktoren hieraus resultierende Belastung ausführlich erörtert wird.

Die dem Werke beigegebenen Beilagen enthalten die bezüglichen Daten für jede einzelne Bahn, ferner eine Namhaftmachung sämtlicher Lokalbahnspezialgesetze sowie endlich ein mit entsprechenden Verweisungen versehenes Verzeichnis aller Lokal- und Kleinbahnen.

Was zunächst die L o k a l b a h n e n betrifft, so wurden seit dem Inkrafttreten des ersten Lokalbahngesetzes — 5. Juni 1880 — bis 31. Dezember 1907 insgesamt 8169 *km* auf Grund der Lokalbahngesetze konzessioniert, wobei jedoch jene Linien, bezüglich welcher die Konzessionen späterhin als erloschen erklärt wurden, nicht in Rechnung gezogen sind. Von der angegebenen Länge (Baulänge) waren zu Ende des Jahres 1906 7555 *km* mit einer Betriebslänge von 7671 *km* dem öffentlichen Verkehre übergeben. Von der Baulänge sämtlicher Eisenbahnen

Digitized by Google

(ohne Kleinbahnen) auf österreichischem Staatsgebiete per 21.594 *km* beträgt die Länge der Lokalbahnen nicht weniger als 34·99%.

Von der angeführten Länge der Lokalbahnen per 7555 *km* entfallen 5657 *km* auf selbständige und 1898 *km* auf Lokalbahnen, welche im Eigentume des Staates oder von Privathauptbahnen stehen. Die Länge der selbständigen Lokalbahnen (142 Unternehmungen) verteilt sich auf Lokalbahnen im Betriebe des Staates für Rechnung der Eigentümer mit 4085 *km* (96 Unternehmungen), von Privatbahnen auf Rechnung der Eigentümer mit 683 *km* (25), auf Lokalbahnen im eigenen Betriebe mit 716 *km* (18) und auf solche im Betriebe des Staates für eigene Rechnung mit 173 *km* (3).

Das aufgebrachte Anlagekapital der mit Ende 1906 im Betriebe gewesenen selbständigen Lokalbahnen stellte sich auf K 712,582.000 und das verwendete Anlagekapital dieser Bahnen auf K 662,373.000.

Das aufgebrachte Anlagekapital setzt sich zusammen aus Stammaktien per K 160,429.000, Prioritätsaktien per K 98,568.000, Prioritätsobligationen per K 213,541.000, Hypothekardarlehen per K 140,704.000 und sonst beschafftem Kapital per K 99,340.000.

An der Beschaffung dieses Anlagekapitales per K 712,582.000 beteiligten sich

	der Staat	die Länder	die Interessenten
	mit Millionen		
Garantiegewährung für Vorzugs-Kapitalien	208·097	147·259	—
Übernahme von Stammaktien	41·824	24·508	70·052
Übernahme von Prioritätsaktien	1·970	3·466	12·027
Zahlungen à fonds perdu etc.	0·150	9·126	0·274
Zusammen	252·041	184·359	82·353

Es beteiligten sich sohin im ganzen der Staat mit 35·37%, die Länder mit 25·87% und die Interessenten mit 11·56%; der Rest von 27·20% wurde ohne eine besondere Beteiligung der genannten drei Faktoren aufgebracht.

Wird die analoge Beteiligung auch hinsichtlich der zurzeit im Eigentume des Staates oder von Privathauptbahnen stehenden Lokalbahnen, deren Anlagekapital jedoch nicht gesondert ausgewiesen wird, mit berücksichtigt, so ergibt sich für die Gesamtbeteiligung des Staates ein Betrag von K 270,707.000, der Länder von K 188,487·000 und der Interessenten von K 85,094.000; die Summe dieser Beteiligungen per K 544,288.000 verteilt sich auf Garantiegewährungen mit K 374,131.000, Übernahme von Stammaktien mit K 142,024.000, von Prioritätsaktien mit K 17.763.000 und auf Zahlungen à fonds perdu etc. mit K 10,370.000.

Die Belastung, welche dem Staate und den Ländern aus der angegebenen Beteiligung an der Kapitalsbeschaffung für die Lokalbahnen im Jahre 1906 erwuchs, ist aus folgendem zu ersehen, wobei jedoch nur die selbständigen Lokalbahnen (u. zw. ausschließlich der drei für Rechnung des Staates betriebenen) berücksichtigt erscheinen.

Es ergab sich eine Belastung durch Übernahme der Garantie, u. zw.

	für den Staat	für die Länder
	Millionen Kronen	
Garantievorschüsse	4·751	2·925
aufgelaufenen Garantievorschußzinsen	1·116	0·656
Zinsenentgang, u. zw. aus der Übernahme von Stammaktien, Prioritätsaktien und aus Zahlungen von Beiträgen à fonds perdu etc.	0·835	0·887
Zusammen	6·702	4·468

Bei den weiters folgenden Angaben werden, gleichwie dies im vorstehenden bereits erfolgt ist, nur die selbständigen Lokalbahnen mit Ausschluß der vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Bahnen berücksichtigt, da weder für diese letzteren, noch auch für die im Eigentume des Staates oder von Privathauptbahnen stehenden Lokalbahnen gesonderte Daten über den Verkehr und die finanziellen Ergebnisse ermittelt werden, diese vielmehr nur kumulativ mit jenen des Hauptnetzes der Staatsbahnlinien bezw. der in Betracht kommenden Privathauptbahnen, verfaßt werden.

Die folgenden Ziffernangaben beziehen sich somit auf 139 Lokalbahnunternehmungen mit einer Baulänge von 5484 *km*, rücksichtlich einer Betriebslänge im Jahresdurchschnitte von 5295 *km*.

Was zunächst den Verkehr betrifft, so wurden im Jahre 1906 30,388.000 Personen, d. i. pro *km* Betriebslänge 5737, und 25.001 *t* Gepäck befördert. An Gütern gelangten im ganzen 11,517.000 *t*, pro *km* Betriebslänge 2174 *t* zur Beförderung.

Die Gesamteinnahmen der Lokalbahnen stellten sich auf K 40,614.000 (pro *km* Betriebslänge K 7670), wovon auf die Einnahmen aus dem Personenverkehre K 14,480.000 (K 2734), auf jene aus dem Güterverkehre K 24,468.000 (K 4621) und der Rest auf verschiedene Einnahmen entfielen.

Die Gesamtausgaben beliefen sich auf K 26,884.000 (pro *km* Betriebslänge K 5077), so daß das Verhältnis der Gesamtausgaben zu den Gesamteinnahmen 66.19% und der Betriebsnettoertrag K 13,730.000 (pro *km* Betriebslänge K 2593) betrug. Durch diesen Betriebsnettoertrag verzinste sich das verwendete Anlagekapital mit 2·12%.

Dem ausgewiesenen Betriebsnettoertrage treten hinzu an Überträgen aus dem Vorjahre, Erfordernissen aus dem Titel der Garantie, sowie an sonstigen Zuflüssen, insgesamt K 10,233.000, so daß sich ein verfügbarer Jahresertrag von K 23,963.000 ergab.

Von diesem Jahresertrage wurden verwendet Millionen Kronen für: Zahlung von Dividenden und Superdividenden der Stammaktien 2·378 und der Prioritätsaktien 3·394, Zinsen der Prioritätsobligationen 7·003, Verzinsung und Rückzahlung von Garantievorschüssen 0·667, Zinsen sonstiger Anlehen und Schulden sowie Rückzahlungen und Tilgung 2.197 und schließlich für sonstige Zwecke 8·324; unter der letztbezifferten Post befinden sich u. a. der Vortrag auf das folgende Jahr sowie der den Eigentümern zufallende Reingewinn jener Lokalbahnunternehmungen, welche nicht die Form von Aktiengesellschaften hatten.

An K l e i n b a h n e n, deren Typus erst mit 1. Jänner 1895 in die heimische Gesetzgebung eingeführt wurde, wurden von diesem Zeitpunkte an bis 31. Dezember 1907 563 *km* konzessioniert; hievon standen am 31. Dezember 1906 540 *km* (hierunter 275 im Eigentume von Gemeinden) im Betriebe, welche Länge sich auf 34 selbständige Unternehmungen verteilt.

Von der letztangegebenen Länge sind 475 *km* mittels Elektrizität und 53 *km* mit Dampf betriebene Adhäsionsstrecken, während der Rest auf Zahnrad- und Drahtseilstrecken entfällt.

Bei der Beschaffung des K 224,393.000 betragenden Anlagekapitals der Kleinbahnen fand eine Beteiligung des Staates überhaupt nicht, eine solche der Länder und die Interessenten nur in vereinzelten Ausnahmsfällen statt.

An Personen beförderten die Kleinbahnen im Jahre 1906 287,506.000 (pro *km* Betriebslänge K 564.873) und an Gütern 269.246 *t*.

Die Gesamteinnahmen beliefen sich auf K 41.011.000 (pro *km* Betriebslänge K 86.470), die Gesamtausgaben auf K 27,626.000 (K 54.278) und mithin der Betriebsnettoertrag auf K 16,385.000 (K 32.192).

Die vorliegende Publikation, mit welcher zum ersten Male seit der Erlassung der Lokalbahngesetze eine pragmatische Darstellung der Entwicklung der Bahnen niederer Ordnung, sowie eine Zusammenfassung und analytische Bearbeitung der Verkehrs- und finanziellen Ergebnisse dieser Bahnen durch-

Digitized by Google

geführt wird, zeigt, in welch bedeutendem Umfange diese Kategorie von Bahnen unter der Wirksamkeit der erwähnten Gesetze zugenommen hat und läßt weiters die eminente volkswirtschaftliche Wichtigkeit erkennen, welche den in Rede stehenden Bahnen beigemessen werden muß.

CHRONIK.

Personalnachrichten. Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschließung vom 2. September d. J. dem mit dem Titel und Charakter eines Regierungsrates bekleideten Oberinspektor der österreichischen Staatsbahnen Dr. Ferdinand Altmann den Titel eines Hofrates mit Nachsicht der Taxe allergnädigst zu verleihen geruht. — Unser langjähriges Clubmitglied Herr Generalinspektor der priv. österreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft a. D. Regierungsrat Cölestin Rubricius hat am 14. September l. J. mit seiner Gattin Antonie geborenen Ledin in voller geistiger und körperlicher Frische das seltene Fest der Goldenen Hochzeit gefeiert, indem ihre Ehe in Mödling, wo Regierungsrat Rubricius seit einer Reihe von Jahren lebt, feierlich eingesegnet wurde. Der Club nimmt Gelegenheit, Herrn Regierungsrat Rubricius, der als hervorragender Fachmann weit über die Grenzen seiner Verwaltung hinaus geschätzt ist, zu dieser Jubelfeier zu gratulieren.

Kurs zur Rechtsbelehrung von Mädchen und Frauen. Der Schulverein für Beamtentöchter in Wien, III. Langegasse Nr. 47, veranstaltet auch heuer wieder ab halben Oktober d. J. im Vereinsgebäude einen ungefähr 20 Stunden umfassenden populären Kurs zur Rechtsbelehrung von Mädchen und Frauen, zunächst für Absolventinnen der Bildungsstätten des Vereines bestimmt, zu welchen aber auch andere Damen, die dem Gegenstande Interesse entgegenbringen, höflichst eingeladen sind.

Die Vorträge werden zweimal wöchentlich an noch näher zu bezeichnenden Nachmittagsstunden abgehalten. Anmeldungen werden mündlich oder schriftlich im Vereinsgebäude entgegengenommen.

Die Eintrittsgebühren betragen für ehemalige Absolventinnen K 6·—, für andere Damen K 10·—.

Neue Eisenbahnbauten in Italien. Nachdem in Italien der Bau neuer Bahnlinien größerer Ausdehnung jahrzehntelang geruht hatte, da infolge der verfehlten Eisenbahnpolitik und der allgemeinen Finanznöte keine Kapitalien zu diesem Zwecke zur Verfügung standen, hat der Minister der öffentlichen Arbeiten Bertolini nunmehr ein neues Bauprogramm angekündigt, das eine bemerkenswerte Ausdehnung für das Staatsnetz bedeutet. Die Vorlage, die bereits dem Parlament zugegangen ist, fordert nicht weniger als $542\frac{1}{2}$ Millionen für Bahnbauten, die bis 1924 fertiggestellt werden sollen. In Wirklichkeit dürfte dieser Kostenanschlag nach alter Erfahrung wesentlich überschritten werden, namentlich da es sich um Linien mit starken Steigungen und großen Tunnels handelt, bei deren Bau alle möglichen unvorhergesehenen Schwierigkeiten eintreten können. Ferner handelt es sich teilweise um den Neubau von Linien, die eine unvorteilhafte Trasse haben, überlastet sind und daher in keiner Weise den gesteigerten Anforderungen des modernen Verkehrs genügen. Vor allem wird die ganze Halbinsel südlich von Bologna ganz wesentlich dem mittleren und nördlichen Festland von Europa näher gebracht, indem eine neue Abkürzungsbahn Bologna—Florenz mit einem Aufwand von 150 Millionen gebaut wird. Die jetzige sogenannte Porettalinie mit ihren starken Steigungen und ihrem schlecht ventilierten Tunnel überschreitet den Apennin in einer Höhe von 600 *m*; der Scheitelpunkt der neuen Linie soll dagegen nur 280 *m* über dem Meere liegen. Wenn in zehn Jahren diese Linie fertig ist, wird der schnellste Zug von Mailand nach Rom in acht Stunden fahren, während er heute noch fast einen Tag braucht. Ferner werden 86 Millionen gefordert, um die neue Abkürzungsbahn Rom—Neapel, von der die Teilstrecke Amaseno—Fermia bereits im Bau ist, fertig zu stellen. Die Entfernung zwischen den beiden Städten wird dadurch von 250 auf 190 *km* und die Fahrzeit von fünf auf drei Stunden vermindert. Wie sehr durch die beiden erwähnten Bauten Neapel dem abendländischen Europa näher gebracht wird, geht daraus hervor, daß man in Zukunft von Mailand nach Neapel in nur elf Stunden fahren kann, während man in der Gegenwart mehr als sechzehn braucht. Die dritte Linie endlich von mehr als nationalem Interesse ist die Abkürzungsbahn Genua—Mailand, die die Fahrzeit zwischen den beiden wichtigsten Handelsstädten Italiens von drei auf zwei Stunden abkürzt und überhaupt erträgliche Verkehrsverhältnisse zwischen der Poebene und dem Mittelmeer schafft. Lange Zeit hatte sich die Regierung gesträubt, die 150 Millionen für die neue Bahn zu bewilligen und der alten Strecke eine Konkurrentin zu schaffen. Eine hartnäckige Bewegung brachte sie endlich zur Einsicht, daß die beiden alten Giovidurchbrüche dem Verkehr trotz aller geplanten Verbesserungen und der Verwendung der elektrischen Zugkraft in den Galerien nicht mehr genügen. Die endgültige Entscheidung der Regierung, diese wichtige Linie zu bauen, ist durch den Bericht einer Kommission, die sich jahrelang mit der Frage beschäftigt hat und die nach ihrem Vorsitzenden Adamoli genannt wird, herbeigeführt worden. Das Projekt des Ingenieurs Attendoli, das von der Kommission Adamoli empfohlen und wahrscheinlich ausgeführt wird, läßt die Linie von dem im Osten der Stadt Genua nahe beim berühmten Friedhof von Staglieno gelegenen Personenbahnhof Porta Brignole ausgehen, mit einem Tunnel in das Polceveratal übergehen, durch einen zweiten Tunnel, der den Apennin in einer Höhe von 242 *m* durchbricht, in die Poebene münden und bei Tortona den Anschluß nach Mailand erreichen. Der neue Tunnel wird 15·9 *km* lang, also etwas länger als der Gotthardtunnel und die neue Linie wird technisch der alten erheblich überlegen sein; ihr Scheitelpunkt im Tunnel liegt 120 *m* tiefer, die stärksten Steigungen auf der freien Strecke werden von 36‰ auf 9‰ und die in den Tunnels von 29‰ auf 8‰ reduziert, endlich würden die Krümmungen sämtlich große Halbmesser bekommen, während die Giovilinie solche von nur 300 *m* hat. Die neue Bahn wird zu den bedeutendsten Tallinien in bergigem Gelände gehören und ihr Haupttunnel allein 100 Millionen Franken kosten.

Ausgestaltung der sibirischen Eisenbahn. Nach dem „Journal des Transports" sind zwecks Ausgestaltung der sibirischen Eisenbahn der Duma folgende Projekte vorgelegt worden: 1. Der Bau einer Eisenbahn in der Region des Amurs mit dem Ziele Wladiwostok und 2. die Legung des zweiten Geleises auf der transsibirischen Strecke von der russisch-europäischen Grenze bis zur Mandschurei. Beide Projekte wurden vorwiegend aus strategischen Gründen als notwendig erkannt; man fürchtet, daß Wladiwostok, der einzige russische Hafen im Stillen Ozean, im Falle eines neuen Konfliktes mit einer ostasiatischen Macht, abgeschnitten werden könnte, da die einzige Bahnverbindung nach diesem Hafen durch die Mandschurei, einem Rußland feindlich gesinnten Lande, geht. Die geplante, schon im Baue begriffene Amur-Eisenbahn, die über Khabarowsk den Anschluß an Wladiwostok finden wird, soll diese Befürchtung beseitigen. Der Bau des zweiten Geleises Ural—Tomsk—Taichete steht fest; anders verhält es sich mit dem übrigen Teil bis Kitaiski—Razdiezd an der mandschurischen Grenze, da anstatt der Verdoppelung des Geleises auf diesem größern Stücke der Bau

Digitized by Google

einer neuen Eisenbahn von Talchete in nordöstlicher Richtung an dem Nordende des Baikalsees vorüber und bis Pokorowskaja zum Anschlusse an die geplante Amurlinie erwogen wird. Dieses Projekt hat den Vorteil einer Abkürzung des Weges nach Wladiwostok um ungefähr 300 *km*. Die neue Bahn würde bei einer Länge von 1800 *km* nach dem russischen Voranschlage bloß 125 Millionen Rubel kosten, nicht viel mehr als die Legung des zweiten Geleises von Talchete bis Kitaiski—Raziezd erfordern wird. Die Duma hat neben der von der Regierung für Jahr 1908 geforderten Summe von 12 Millionen Rubel für die Fortsetzung der Amur-Eisenbahn einen Spezialkredit votiert, der ausschließlich für Studien und Vorarbeiten hinsichtlich der projektierten neuen Strecke bestimmt ist.

LITERATUR.

Die Eisenbahn-Technik der Gegenwart. Unter Mitwirkung zahlreicher Fachgenossen herausgegeben von Barkhausen, Blum, † von Borries, Courtin und Weiß. II. Band: Der Eisenbahnbau der Gegenwart. II. Abschnitt: Oberbau und Geleisverbindungen. Zweite, umgearbeitete Auflage. Bearbeitet von Blum, Berlin; † Schubert, Berlin; Stimbeck, Berlin; Fraenkel, Tempelhof. Mit 440 Abbildungen im Text und zwei lithographierten Tafeln. Wiesbaden, C. W. Kreidels Verlag, 1908.

Der leitende Gedanke für die Bearbeitung der Eisenbahn-Technik der Gegenwart: den heutigen Stand dieser Wissenschaft darzustellen, weit ausgreifende theoretische Abhandlungen zu umgehen und auf eine Behandlung der einschlägigen Hilfswissenschaften zu verzichten, darf als ein sehr glücklicher bezeichnet werden.

Die Richtigkeit dieser Grundsätze findet auch in dem Umstande ihre Bestätigung, daß schon Ende 1907 eine Neuauflage der im Jahre 1899 zum erstenmal erschienenen Abschnitte über den Oberbau und die Geleisverbindungen erforderlich wurde.

Die hiebei erfolgte Zusammenfassung des Oberbaues und der Geleisverbindungen (welche früher im III. Abschnitte „Bahnhofsanlagen“ behandelt worden waren), erscheint sachlich ebenso begründet, wie die Abtrennung jener Teile der ersten Auflage, welche sich auf den Oberbau für Kabel-, Zahnstangen- und Seilbahnen, für elektrische Bahnen sowie für Hochbahnen besonderer Art bezogen und die nunmehr im IV. Bande des gegenständlichen Werkes besprochen werden.

Die seit dem Erscheinen der ersten Auflage gemachten Fortschritte haben allseits gebührende Beachtung und Würdigung gefunden und darf mit Befriedigung darauf hingewiesen werden, daß die zumal in den letzten fünf Jahren auf den österreichischen Bahnen in die Erscheinung getretene Ausgestaltung, Entwicklung und Verstärkung des Oberbaues vielfach berücksichtigt worden ist. In einzelnen Unter-Abschnitten wurde die Anordnung des Stoffes übersichtlicher gestaltet, verlassene Bauformen wurden übergangen, neuere durch maßhaltige Abbildung und klare Besprechung erläutert; dem Stahlschienen-Oberbau wurde eine ausführliche Behandlung gewidmet.

Der neueste Stand der Technik kommt u. a. zum Ausdrucke in den Ausführungen über aus mehreren Stoffen zusammengesetzten Schwellen (Beton und Eisen sowie Holz und Eisen), über Mittel gegen das Lösen der Schraubenmuttern, über Stoßanordnungen mit verdichteter bezw. ganz enger Schwellenlage (Doppelschwellen aus Holz und aus Eisen), über Zungenvorrichtungen mit federnden Zungen, Herzstücken mit beweglicher Flügelschiene und über den Preßluftantrieb von Drehscheiben. Besonders gerühmt muß die glückliche Auswahl und tadellose Ausführung der Textabbildungen sowie beider Tafeln werden, so daß das Werk Studenten wie in der Praxis stehenden Ingenieuren gleichreiche Anregung und wertvolle Aufklärung zu bieten imstande ist.

Wenn schließlich noch einem Wunsche Raum gegeben werden darf, so ginge derselbe dahin, daß gelegentlich einer in absehbarer Zeit wohl zu gewärtigenden Neuauflage dem Buche ein alphabetisch geordnetes Namens- und Sachverzeichnis beigegeben werde, welche es ermöglichen würden, den reichen Schatz seiner einzelnen Darbietungen bei augenblicklichem Bedarfe rascher sichten und auffinden zu können. Truka.

Luegers Lexikon der gesamten Technik und ihrer Hilfswissenschaften. Zweite, vollständig neu bearbeitete Auflage. XXVI., XXVII. und XXVIII. Abteilung. Preis jeder Abteilung Mk. 5.—. (Stuttgart, Deutsche Verlags Anstalt.)

Auf 480 Seiten Text mit rund 800 Abbildungen behandeln diese neuesten drei Abteilungen des weitverbreiteten Lexikons die Stichwörter Kupplungen im Eisenbahnwesen bis Monazit in alphabetischer Reihenfolge. Gegenüber der ersten Auflage besteht eine Erweiterung des Textes um 60 Seiten, wobei noch berücksichtigt werden muß, daß infolge vermehrten Kleindrucks der Inhalt in ungleich höherem Maße angewachsen ist. Vertieft man sich in diesen Inhalt, so findet man umfassende neue Artikel über: Kurbelhammer, Längenmeßmaschinen, Lagerhäuser, Laubsägemaschinen, Lawinenschutzanlagen, Lederabschärfmaschinen, Lichtpausen, Lineale, Lochmaschinen, Lokomotivbekohlungsanlagen, Lotmaschinen, Lünetten (im Maschinenbau), Luftakkumulatoren, Lunker, Massentransport, Maß- und Gewichtswesen, Meßinstrumente, elektrotechnische Meßmethoden, elektrotechnische Metallographie, Mischmaschinen, Mörtelprüfung u. a., die durchwegs auf der Höhe der Zeit stehen. Die Abhandlungen über Lafetten (auf Feldgeschütze erweitert), Lager, Leder, Leichenverbrennung, Lochversuche, Löten, Lokomotivschuppen, Messerschmiedarbeiten u. a. sind wesentlich umgestaltet und verbessert worden. In der Hauptsache ist es wieder die mechanische Technologie (Prof. Widmaier), die den Löwenanteil an neuen und erweiterten Abhandlungen gegenüber der ersten Auflage liefert. Wir finden aber auch im Fache des Bauingenieurs Artikel, die praktische Erfahrungen von größter Bedeutung überliefern, welche man anderwärts vergeblich aufsuchen würde; es sei in dieser Richtung z. B. nur auf die Abhandlung über Lokomotivschuppen (Baurat Kübler) aufmerksam gemacht. Wir können die Anschaffung des Lexikons der gesamten Technik allen Behörden, Gewerbetreibenden, Architekten, Ingenieuren, Chemikern, Offizieren usw., insbesondere aber den Studierenden technischer Lehranstalten, denen es geradezu unentbehrlich ist, aufs beste empfehlen.

CLUB-NACHRICHTEN.

Die Herren, welche den Verkauf von Anweisungen für Theater und Vergnügungs-Etablissements vermitteln, werden gebeten, die Abnehmer von Anweisungen für das Wiener Bürgertheater darauf aufmerksam zu machen, daß die Anweisungen nur für den Tag der Vorstellung gelten, welcher auf der Anweisung mittels Durchlochungsstempel bezeichnet ist.

Das Benefizien-Komitee.

Neue Begünstigungen*).

Frau Treplin-Haraschin, Wien, XVIII/1 Hofstattgasse 15, eröffnet am 1. November l. J. ihre Privattanzkurse für Kinder im Alter bis zu 14 Jahren im Saale des Club österreichischer Eisenbahn-Beamten und XIX. Bez., Döblinger Hauptstraße 76 (Kasino Zögernitz). Für die Mitglieder des Club beträgt das Saisonhonorar K 40·— statt K 50·— für ein Kind, für jedes weitere nur K 30·—

Anmeldungen ab 1. Oktober jeden Montag, Mittwoch und Freitag von 11 bis 1 Uhr im Club; Programme sind auch beim Portier, I. Eschenbachgasse 11, erhältlich.

Alfred Hahn, Taschnerwaren, Gamaschen engl. Genres, VII. Zieglergasse 7, 10%.

*) Wir ersuchen von dieser sowie von allen bisherigen Begünstigungen bei jeder sich bietenden Gelegenheit Gebrauch zu machen und eventuell auf die Begünstigungen Bezug habende Wünsche und Reklamationen dem Clubsekretariat brieflich bekanntzugeben.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten.

Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hilscher.

Druck von R. Spies & Co. Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

K. k. Staatsbahndirektion Wien.

Einführung der Winterfahrordnung 1908/09 auf den Wiener Lokalstrecken der k. k. österr. Staatsbahnen sowie auf der Wiener Stadt- und Verbindungsbahn.

Am 1. Oktober l. J. tritt auf den Wiener Lokalstrecken der k. k. österr. Staatsbahnen sowie auf der Wiener Stadtbahn und Wiener Verbindungsbahn der Winterfahrplan in Kraft und ist hinsichtlich der einzelnen Strecken zu bemerken:

In der Strecke:

Wien-Westbahnhof—Neulengbach

wird gegenüber dem Vorjahre von Wien bis Purkersdorf und zurück je ein Zug mehr geführt; sonst tritt gegenüber dem vorjährigen Winter keine Änderung ein.

In der Strecke Wien-K. F. J.-B.—Tulln

entfällt gegenüber dem vorjährigen Winter der Tullner Zug Nr. 23 (Wien ab 6 Uhr früh) und Zug Nr. 86 (Wien an 10 Uhr 25 Min. vormittags); dagegen wurden neu eingelegt Zug Nr. 21 bis Sigmundsberberg (Wien ab 5 Uhr 30 Min. früh) und Zug Nr. 24 von Sigmundsherberg (Wien an 11 Uhr 10 Min. vormittags).

Der erste Stadtbahn-Frühzug wird im diesjährigen Winter nicht von Kritzendorf, sondern von St. Andrä-Wördern ausgehen und wird der Stadtbahnzug (Heiligenstadt ab 9 Uhr 41 Min. abends) ebenfalls bis St. Andrä-Wördern weitergeführt. Überdies verkehrt von der Stadtbahn nach Kritzendorf und zurück in den Morgenstunden je ein Zug mehr als im Vorjahre.

Auf der Wiener Stadt- und Verbindungsbahn.

Auf der Stadtbahn treten gegenüber dem Vorjahre keine wesentlichen Änderungen ein. Die Züge der Wiener Verbindungsbahn werden, wie im Sommer, wieder von und nach der Donaukanallinie der Wiener Stadtbahn geführt, und zwar wird auch an Sonn- und Feiertagen nachmittags, wie an Werktagen, die Führung der Züge der Wiener Verbindungsbahn von und nach der Donaukanallinie beibehalten.

In der Strecke Hütteldorf-Hacking—Meidling—Südbahnhof—Hauptzollamt

und in der Gegenrichtung verkehren zusammen 33 Züge täglich (ein Zug mehr als im Vorjahre), in der Strecke Hauptzollamt—Meidling-Südbahnhof—Unter-Hetzendorf — bezw. Ober-Hetzendorf und umgekehrt ebenfalls 33 Züge täglich (drei Züge mehr als im Vorjahre).

Als Neuerung erscheint im diesjährigen Winterfahrplan die Weiterleitung eines großen Teiles der bisher über Hauptzollamt nach und von Unter-Hetzendorf verkehrenden Züge bis und von Ober-Hetzendorf.

Ausgenommen sind nur jene wenigen Züge, welche in Unter-Hetzendorf selbst direkten Anschluß an Züge nach und von Wien-Westbahnhof finden. Hiedurch wird eine Verbesserung des Verkehres in der Strecke Wien-Westbahnhof—Unter-Hetzendorf geschaffen, indem in Ober-Hetzendorf günstige Anschlüsse von den Zügen der Linie Wien-Westbahnhof—Klein-Schwechat und umgekehrt hergestellt sind.

K. k. österr. Staatsbahnen.

Abänderung der Bezeichnung der Station Laßnitz.

Die bisherige Bezeichnung der in der Strecke Graz-Südbahnhof—Febring gelegenen Station Laßnitz wird vom 1. Oktober l. J. an in Laßnitzhöhe abgeändert.

Oberschlesisch-sächsischer Kohlenverkehr.

(Einführung eines neuen Ausnahmetarifes 6.)

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1908 und insoweit Frachterhöhungen eintreten, vom 1. November 1908, tritt für den oberschlesisch-sächsischen Kohlenverkehr ein neuer Ausnahmetarif 6 in Kraft, durch welchen der unter der Bezeichnung Anhang 1 zum schlesisch-sächsischen Gütertarif bestehende Ausnahmetarif für Kohle, gültig vom 1. Jänner 1901, samt Nachträgen I—IV aufgehoben beziehungsweise ersetzt wird.

Der neue Tarif enthält, gleich dem bisherigen, Frachtsätze nach Reichenberg (Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn), welche gegenüber den bisherigen Frachtsätzen geringfügige Erhöhungen beziehungsweise auch Ermäßigungen aufweisen.

Exemplare des neuen Tarifes können durch die beteiligten Verwaltungen und die Station Reichenberg (Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn) zum Preise von 60 Pf. für das Stück bezogen werden.

K. k. priv. österreichische Nordwestbahn und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn, auch namens der beteiligten Bahnen.

K. k. priv. österreichische Nordwestbahn.

Kundmachung.

Die unterzeichnete Verwaltung beehrt sich, die Herren Aktionäre zur 44. (außerordentlichen) General-Versammlung einzuladen, welche Samstag den 31. Oktober 1908 um $\frac{1}{2}$4 Uhr nachmittags in Wien, im Sitzungssaale des I. allgem. Beamten-Vereines der österr.-ungar. Monarchie, I. Wipplingerstraße 25, stattfindet.

Gegenstände der Verhandlung sind:

1. Beschlußfassung über ein Übereinkommen mit der hohen k. k. Staatsverwaltung, betreffend die Erwerbung der k. k. priv. österreichischen Nordwestbahn durch den Staat.
2. Beschlußfassung über die eventuelle Auflösung der k. k. priv. österreichischen Nordwestbahn-Gesellschaft und über die Durchführung der Liquidation.

Wien, im September 1908. Der Verwaltungsrat.

Norddeutsch-niederländischer Verkehr.

(Einführung eines gemeinsamen Heftes und eines neuen Gütertarifes Teil II, Heft 2.)

Mit 1. November 1908 treten für den Norddeutsch-niederländischen Verkehr folgende Tarife in Kraft:

a) Gütertarif Teil II „gemeinsames Heft"
b) Gütertarif Teil II Heft 2.

Exemplare erliegen in der Station Reichenberg sowie bei der unterzeichneten Direktion zur Einsicht bereit und sind zum Preise von je 1 Mark, beziehungsweise 1 K 18 h bei der königl. Eisenbahn-Direktion in Köln und bei der unterzeichneten Direktion erhältlich.

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.



Wilhelm Beck & Söhne

k. u. k. Hoflieferanten

FILIALEN: Lemberg, Innsbruck, Sarajevo.

Wien, VIII. Langegasse 1, Zentrale.

Uniformen, Uniformsorten • • •
Kürschnerwaren und Kappen •
für Eisenbahnen. 651

Stefan v. Götz & Söhne

Wien und Budapest

Wien	Budapest
XX/1. Bez., Gießmanngasse 2.	b. Ganz & Co., Steinbrucherstr.
XX/1. Nordwestbahnstraße 53.	

Eisenbahn-Sicherungsanlagen

Bahnschranken mit und ohne Vorläutesicherung,
Zentralweichenstellungen

Signalanlagen, Industriegeleisesicherungen, Geleisesperrbäume, Wechselsperren, Sperrschuhe, Sicherungs- und Signaleinrichtungen aller Art für Eisenbahnen und Ausrüstung hiezu.

Rein pneumatische Niederdruck-Weichen und Signalstellung nach den Patenten der General Railway Signal Co., Buffalo und Rochester U.S.A. und der British Pneumatic Railway Signal Co., Ltd. London.

Werkzeuge und Gebrauchsartikel
für den
Bahnbau, Bahnerhaltungs-
und
Betriebsdienst

Berg- und Hüttenwesen

Bremsschuhe, Waggonschieber etc. Patent Büßing
Bremsschlitten Patent Schön.
Seuthe'sche Knall- und Lichtsignale

Telegramm-Adresse: Bahngötz Wien Telephon.

„A B C"-Code fünfte Ausgabe in Verwendung.
Telephon 21682 und 21683 interurban. 657

RUNDSCHAU FÜR TECHNIK UND WIRTSCHAFT

ZENTRALORGAN FÜR DIE FORTSCHRITTE DER INDUSTRIE-VERKEHRS-TECHNIK FÜR SOCIALPOLITIK VOLKSWIRTSCHAFT u. VERWALTUNG

HERAUSGEBER DIPL. ING. ALFRED BIRK, EISENBAHNOBERING. a. D. O. Ö. PROF. a. d. K. K. DEUTSCHEN TECHN. HOCHSCHULE IN PRAG — VERLAG VON A. HAASE PRAG I. ANNAHOF POSTSPARKASSENKONTO 50.308 TELEPHON 308

Alleinige Anzeigen-Aufnahme

M. Pozsonyi, Wien,

IX. Hörlgasse 5.

Um meine Waschmaschinen à 24 Kronen

mit einem Schlage überall einzuführen, habe ich mich entschlossen, dieselben zu obigem billigen En gros-Preis *ohne Nachnahme zur Probe* zu senden! Kein Kaufzwang! *Ziel 3 Monate!* Durch Seifenersparnis verdient sich die Maschine in kurzer Zeit! Leichte Handhabung! Leistet mehr wie eine Maschine zu 70 Kronen! Die Maschine ist aus Holz, nicht aus Blech und ist unverwüstlich! Größte Arbeitserleichterung! Schont die Wäsche wie bei der Handarbeit!
Schreiben Sie sofort an:

Paul Alfred Goebel, Innsbruck.

Vertreter auch zu gelegentlichem Verkauf überall gesucht.
Bitte nicht zu vergessen, die Bahnstation anzugeben, nach welcher die Maschine geschickt werden soll.

Österreichische

Siemens-Schuckert-Werke

Wien, XX/2. Engerthstraße 150.

Elektrische Beleuchtung 644
Elektrische Kraftübertragung
Elektrische Bahnen

Dynamomaschinen • • •	• Elektromotoren •
Schaltapparate	Zähler
Installationsmaterial. • •	• • Bogenlampen. • •

Installationsbureau: VI/1 Mariahilferstraße Nr. 7.

Kraluper Mineralöl-Raffinerie

690

PRAG — liefert helle und dunkle Zylinderöle für Normal- und Heißdampf, helle und dunkle Maschinenöle, Wagenachsenöle, Petroleum, Benzin, Fette etc. etc.

Siemens & Halske

Aktiengesellschaft Wien.

Werk: III. Hainburgerstraße Nr. 29.
Direktion: III. Apostelgasse Nr. 12.

Eisenbahn-Sicherungsanlagen, Schwachstromanlagen.

Telegraphen- und Telephonanlagen, Anlagen für drahtlose Telegraphie, Marine- und Gruben-Signalapparate, Minenzünder, Feuermelde-, Wächterkontroll- und Alarmanlagen, Wassermesser, Wasserstandsfernmelder, Schalttafel-Meßinstrumente, wissenschaftliche, Laboratoriums- und Eicheinrichtungen, elektromedizinische Apparate, Röntgen-Einrichtungen, Trockenelemente, nasse Elemente, Elemente für Momentbeleuchtung, S. & H.-Beutelelemente, Kabel- und Leitungsdrähte für Telephon- und Telegraphenzwecke. 691

Darlehen!

Allgemeine Cautionsbank Aktiengesellschaft

General-Repräsentanz für Österreich:

WIEN, IV. Technikerstraße Nr. 5.

Die Allgemeine Cautionsbank gewährt an **Eisenbahnbeamte** Darlehen gegen Gehaltsvormerkung zu außerordentlich günstigen Bedingungen, u. zw.: 1. Die Bank fordert an Darlehenszinsen pro anno 6½%; selbstredend immer von der verbleibenden Restschuld. 2. Der Darlehenswerber hat sich hinsichtlich seines Gesundheitszustandes einer ärztlichen Untersuchung zu unterziehen. Die übliche teure Lebensversicherung wird jedoch nicht verlangt. Für den Fall des Ablebens des Darlehenswerbers erlischt die restierende Schuld, so daß den Erben keinerlei Verpflichtung auferlegt bleibt. Für diesen seitens der Bank gebotenen Vorteil ist alljährlich ein mäßiges Schadendeckungsentgelt, dessen Höhe sich nach dem Alter des Darlehenswerbers richtet, immer nur von der verbleibenden Restschuld zu bezahlen. 3. Die übliche Stellung der Bürgen kann gegen eine einmal zu entrichtende mäßige Zahlung unterbleiben (3 Perzent der Darlehenssumme). 4. Bei der Erteilung des Darlehens werden als einmalige Kosten die Barauslagen und 1 Perzent Bankprovision in Abrechnung gebracht.

Zu weiteren Informationen ist die Bank jederzeit bereit und stehen Antragsformulare zur Verfügung. 701

Für den Inseratenteil verantwortlich Annoncen-Expedition M. Pozsonyi, Wien, IX. Hörlgasse 5.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten. — Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hilscher. — Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

Redaktion und Administration: WIEN, I. Eschenbachgasse 11. Telephon Nr. 365. Postsparkassen-Konto der Administration: Nr. 606.246. Postsparkassen-Konto des Club: Nr. 850.496. Beiträge werden nach dem vom Redaktions-Komitee festgesetzten Tarife honoriert. Manuskripte werden nicht zurückgestellt.

ORGAN des Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

Erscheint von April bis Oktober am 1. und 15. jedes Monates von November bis März jeden Montag.

Abonnement inkl. Postversendung in Österreich-Ungarn: Ganzjährig K 10. Halbjährig K 6. Für das Deutsche Reich: Ganzjährig Mk. 12. Halbjährig Mk. 6. Im übrigen Auslande: Ganzjährig Fr. 20 Halbjährig Fr. 16. Bezugsstelle für den Buchhandel: Spielhagen & Schurich in Wien. Einzelne Nummern 30 Heller. Offene Reklamationen portofrei.

Nº 26. Wien, den 15. Oktober 1908. XXXI. Jahrgang.

Stanford University NOV 12 1908

Putzwolle

kardiert in Strähnen, offeriert in allen erdenklichen Qualitäten die

Erste österr. mechanische Putzwollfabrik

RUDOLF LÖWI

Wien, II. Engerthstraße 173–175.

Erstes und größtes Etablissement dieser Art, dessen Inhaber die kardierte Putzwolle vor 13 Jahren in Österreich mit größtem Erfolge einführte.

Monatliches Fabrikat über 100.000 Kilogramm.

Echte Brillant- und Diamantringe von fl 6 bis 500

Echte Brillant- und Diamant-Ohrringe von fl 10 bis 1000

in selten großer Auswahl, sowie reichhaltiges Lager in Gold-, Silber und Juwelen-Gegenständen preiswert.

Bei Barzahlungen 10 Prozent.

Illustrierte Preisliste gratis und franko.

A. E. DOLLINGER, en gros und en detail.

Wien, IV. Favoritenstraße Nr. 22

Klingerit

ist anerkannt die einzig beste Dichtung für höchsten Dampfdruck und überhitzten Dampf etc. etc.

Klingerit wird dort empfohlen, wo noch keine Dichtung entsprochen hat!

Klingerit Dichtungs-Platten Ringe und Fassonstücke etc. sind nur dann echt wenn sie auf einer Seite über die ganze Fläche mit der registrierten Schutzmarke „Klingerit" versehen sind.

457

Die unter den verschiedensten „it" Namen aufgetauchten Dichtungen haben mit dem Fabrikat „Klingerit" nichts gemein, sondern sind meistens ganz minderwertige Nachahmungen. 389

Man kaufe daher nur „Klingerit" und weise Dichtungen, welche diese Schutzmarke nicht tragen, als unecht zurück.

Rich. Klinger, Gumpoldskirchen bei Wien.

Leopolder & Sohn

Wien, III/1 Erdbergstraße 52.

Leipzig-Schleussig, Seumestraße 86.

Fabrik für Telegraphen-Apparate, Telephone und Telephon - Zentral - Umschalter, elektrische Stations-Deckungssignale und Bahnwächter-Läutewerke für Eisenbahnen, Telegraphen - Batterien und Leitungsmateriale, Wassermesser eigenen Patentes für städtische Wasserwerke, Bierbrauereien und Maschinenfabriken. 666

Alle Telephon- und Telegraphen-Einrichtungen werden prompt ausgeführt und Voranschläge **kostenfrei** ausgearbeitet.

C. Schember & Söhne

k. und k. Hof-Brückenwagen und Maschinenfabrik

Wien, I. Akademiestrasse 4

empfehlen ihre Erzeugnisse in Lokomotiv-, Waggon-, Fuhrwerks-, Magazin- und Autom. Wagen sowie Wagen aller Art.

Schnelldreh-Revolverstahl Nº 5/6 Marke: 5/6

als Schnell- und Hart-Drehstahl noch dort zu verwenden wo kein anderer mehr aushält!

Rudolf Schmidt & Co., Gußstahlwerk, Wien, X./3.

Digitized by Google

Garvens-Werke

WIEN

II. Handelskai 130

fabrizieren und halten großes Lager von:

Pumpen aller Art:

Baupumpen
Stationsbrunnenpumpen
Expreßpumpen f. große Förderhöhen
Pumpen für Villen und Wohnhäuser und Fabriksanlagen
Pumpen für Haus- u. Wasserleitungen.

Waagen für jeden Zweck:

Stationsbrückenwaagen
Kohlenwaagen
Magazinswaagen. 647

Kataloge u. Kostenvoranschläge auf Verlangen portofrei und kostenlos.

Schrauben- u. Schmiedewaren-Fabriks-Aktiengesellschaft

Brevillier & Co. und A. Urban & Söhne

Wien, VI. Magdalenenstraße 18. 649

Fabriken: Neunkirchen an der Südbahn, Floridsdorf und Gradenberg. Nieten, Schrauben, Muttern, Drahtstiften und Schmiedewaren.

Witkowitzer Bergbau- und Eisenhütten-Gewerkschaft

Witkowitz (Mähren).

Post- und Telegrammadresse: *Witkowitz, Eisenwerk*. Eisenbahnstation: Schönbrunn und Mähr.-Ostrau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Erzeugnisse: Roheisen, Eisengußware, vornehmlich Röhrenguß nachstehender Methode für Wasser-, Dampf- und Gasleitungen, Maschinen- und auch Bauguß, Stahlguß, Walzmaterial, und zwar: Stab- und Fassoneisen, Bau- und Waggonträger, Reservoir- und Kesselbleche, Stabstahl, Stahlbleche, Eisenbahn- und Grubenmaschinen aus Martinstahl, Tyres aus Martin- und Spezialstahl, Eisenbahnwaggonräder, Waggonachsen, komplette Räderpaare, Wechsel und Kreuzungen, Drehscheiben, Wasserstations-Einrichtungen, Dampfkessel, Reservoire, Gasometer, Brücken- und sonstige Baukonstruktionen, Gittermaste, Schmiedestücke und diverse Zeugschmiedware, Maschinenbau, speziell Bergwerksmaschinen für Förderung und Wasserhaltung, Pumpensätze und Ausführung diverser maschineller Einrichtungen, mittels Wassergas geschweißte, elektrisch geschweißte und maschinell gepreßte Blechwaren, stumpf- und patentgeschweißte, wie auch nahtlose Röhren, Rohrmaste, feuerfeste Ziegel und basische Steine.

Anfragen sind zu richten an die Zentral-Direktion in Witkowitz, Eisenwerk oder an die Kommerzielle Direktion, Wien, I. Operngasse 6 oder an das Verkaufsbureau, Prag, Stadtpark 19. 685

Lebensversicherungs-Institut des Club österreichischer Eisenbahn-Beamten

Newyorker Germania

WIEN, I. Stubenring Nr. 18, im eigenen Hause.

Versicherungen in Kraft Ende 1906 864,000.000 Kronen, Aktiva laut Bilanz 1906 185,000.000 Kronen, Überschuß der Jahresgebarung 1,635.700 Kronen, Dividenden verteilt an Versicherte 1906 2,422.000 Kronen, Kaution bei der k. k. Staats-Zentralkasse 10,437.500 Kronen.

Die Gesellschaft verteilt Dividenden schon nach einjährigem Bestehen der Polizze. Die Polizzen sind nach einjährigem Bestande unanfechtbar (Darlehens-Deckungs-Polizzen), genießen sofortige Unanfechtbarkeit bei Selbstmord oder Tod durch Duell. Die Kriegsversicherung Wehrpflichtiger wird ohne Prämienerhöhung übernommen. Mitglieder des Club österreichischer Eisenbahn-Beamten genießen besondere Begünstigungen.

Fabrik für

Eisenbahnsicherungsanlagen

Südbahn-Werk

Wien

X/3 Triesterstraße Nr. 40.

Telephon 8978.

Bahnschranken, Vorläutesicherungen, Schrankenantriebe. • Zentral-Stellwerke, Blockapparate. Signale, Kontaktschienen, Fühlschienen, Sperrbäume. • Wechselsperrschlösser. 486

Deckert & Homolka

Elektrotechnisches Etablissement

Fabriks- u. Engros-Lager IV. Favoritenstr. 42. **WIEN** Niederlage u. Installation I. Kärntnerstr. 42.

Budapest. Prag. Brünn. Paris.

Fabrikation • Installation



von Telegraphen- und Mikrotelephon-Apparaten für alle Zwecke, insbesondere für den Eisenbahn-Signal-, Sicherheits- und Meldedienst, Blitzableitern, Dynamos, Elektromotoren und Ventilatoren, Wasserstands-Anzeigern, Beleuchtungskörpern, staub- und wasserdicht. 548

Österreichische Eisenbahn-Verkehrsanstalt WIEN I. Volksgartenstraße 3

Vermietung von Spezialwagen aller Art, Kastenwagen und Lowrys, Heiz- und Kühlwagen, Zisternenwagen, Spezialwagen für Weintransporte etc., Projektierung, Bau und Finanzierung von Lokal- und Schleppbahnen, Errichtung von Reservoirs (Tanks) und Rohrleitungen (pipe lines) für Petroleum. 541

Felten & Guilleaume

Fabrik elektr. Kabel, Stahl- und Kupferwerke, Actien-Gesellschaft, Wien, X. Gudrunstraße 11.

Zug- u. Barrierendraht m. hoher Festigkeit, Stachelzaundraht usw.

Drahtseile für Aufzug, Transmissionen, Schiebebühnen, Zugschranken, Stell- und Läutewerke.

Bogenlampen-Aufzug- und Tragseile.

Zug- und Leitseile für Eisenbahn-Trajekte.

Leitungsdrähte nach verschiedenster Art isoliert, für Installationszwecke.

Kabel für Telegraphie, Telephonie und elektrische Licht- und Kraftübertragung.

Hochspannungskabel mit Felten & Guilleaume-Papierisolation.

Blocksignalkabel. Trolley-Drähte. 498

Trifailer Kohlenwerks-Gesellschaft, Wien, III. Rennweg 5. 501

K. k. priv.

Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt

Errichtet im Jahre 1825. **Wien, I. Wollzeile 39.**

Die Anstalt versichert: a) Gebäude samt deren Zubehör, 611
b) Mobilien aller Art
c) Bodenerzeugnisse gegen Hagelschlag.

Reservefond d. Anst.: K 8,376.191·17 Ges.-Versicherungssumme K 2 405,508.635
Anzahl der Mitglieder: 159.034.

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ORGAN

des

Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

№ 26. Wien, den 15. Oktober 1908. XXXI. Jahrgang.

Clubversammlung*): Dienstag den 27. Oktober 1908, $^1/_2$7 Uhr abends, Eröffnung der Saison 1908/1909. Vortrag des Herrn k. k. Ministerialrates Hugo Koestler: *„Der neue Verschub- und Abrollbahnhof der k. k. Nordbahn-Direktion in Straßhof“.* Mit zahlreichen Lichtbildern.

Nach Schluß des Vortrages gemeinschaftliches Abendessen im Clublokale, wozu Anmeldungen vor Beginn des Vortrages erbeten werden.

Einladung.

Die Beteiligung der Clubmitglieder an der Abhaltung der Vorträge in unserem Club ist eine sehr schwache und seit Jahren beständig im Rückgange begriffen. Es muß daher zu dem Auskunftsmittel gegriffen werden, außerhalb des Club stehende Personen heranzuziehen, was nicht nur sehr umständlich und mühevoll, sondern auch oft mit größeren Kosten verbunden ist.

Das gefertigte Komitee erlaubt sich daher an die geehrten Herren Clubmitglieder die **dringende Einladung ergehen zu lassen, sich diesem vornehmsten Zwecke des Club widmen und durch rege Beteiligung an der Abhaltung von Vorträgen die Interessen des Club und seiner Mitglieder fördern zu wollen.**

In der Hoffnung, daß diese Einladung den gewünschten Erfolg haben wird, soll in Hinkunft die Absendung von schriftlichen Einladungen zur Abhaltung von Vorträgen an die Herren Clubmitglieder unterbleiben, dagegen werden jene Herren, welche gesonnen sind, Vorträge zu halten, gebeten, diese entweder beim Obmanne des gefertigten Komitees oder im Clubsekretariate anmelden zu wollen.

Das Vortrags-Komitee.

*) Von der Gepflogenheit der Ausgabe eines Programmes für die ganze Saison wird pro 1908/1909 Abstand genommen; die Veranstaltungen werden vielmehr für jeden Monat in der Clubzeitung rechtzeitig bekanntgegeben.

Übersichtigkeit und Eisenbahn.

Von Dr. A. R. v. Reuss, Professor der Augenheilkunde an der Wiener k. k. Universität.

Ein Haupterfordernis für die Tauglichkeit des beim Betriebe beschäftigten Eisenbahnpersonales ist die Fähigkeit, alle Signale bei Tag und bei Nacht sowie alle nicht signalisierten Fahrthindernisse rechtzeitig zu erkennen. Daß hiezu ein normaler Farbensinn gehört, weil die Nachtsignale farbige Lichter sind, steht außer Frage und soll hier nicht erörtert werden. Noch wichtiger aber, weil auch bei Tage erforderlich, ist ein gutes Sehvermögen ohne Benützung von optischen Behelfen, also eine gute Sehschärfe mit freiem Auge.

In dieser Beziehung waren die gesetzlichen Anforderungen noch vor kurzer Zeit sehr bescheiden und der vorgeschriebene Modus, zur Kenntnis der Sehschärfe zu gelangen, ebenso ungenügend wie unwissenschaftlich. Um zu erfahren, ob jemand in die Ferne gut sehe, machte man nicht Sehproben für die Ferne, wie jedermann meinen möchte, sondern prüfte das Sehen in der Nähe, um daraus Schlüsse auf das Fernsehen zu ziehen, welche natürlich häufig unrichtige Resultate ergaben.

In einer vor zwei Jahren vom k. k. Eisenbahnministerium einberufenen Enquete, welcher anzugehören ich die Ehre hatte, gelang es mir, die Forderung durchzusetzen, daß bei Neuaufnahmen alle zur Gruppe *A* gehörigen Personen mit freiem Auge, und zwar mit jedem Auge allein, normale Sehschärfe besitzen, d. h. in 6 *m* die Buchstaben der Reihe Nr. VI der Snellenschen Tafel erkennen müssen oder einer ähnlichen nach dem Snellenschen Prinzipe konstruierten Probetafel mit lateinischen Buchstaben oder mit Ziffern. Der Ausdruck für diese Sehschärfe ist, wie jeder Arzt weiß, $S\ ^6/_6$.

Für Überprüfung wurde eine Sehschärfe von $^6/_{18}$, also ein Drittel der normalen Sehschärfe, für genügend erachtet; ich hatte $S\ ^6/_{12}$ beantragt.

Gesetzlich wird demnach heute mit freiem Auge und mit jedem Auge allein bei Neuaufnahmen $S\ ^6/_6$, bei Überprüfungen $S\ ^6/_{18}$ verlangt.

Digitized by Google

Da die Benützung von Brillen grundsätzlich für unzulässig erklärt wurde (bei gewissen Kategorien hätte ich sie gestattet), so gestaltet sich die Untersuchung sehr einfach.

Mit einer nach Snellens Grundsätzen gefertigten Tafel, welche die Reihen XVIII, XII, VIII und VI enthält (streng genommen würden die Reihen XVIII und VI genügen), die man gut beleuchtet in 6 *m* Entfernung betrachten läßt, ist sehr schnell zu erkennen, ob der zu Untersuchende die verlangten Reihen zu nennen vermag, und es kann sich nur darum handeln, sich vor Betrug zu schützen. Das geschieht durch eine ausreichende Zahl der Buchstaben, durch die Isolierung einzelner Buchstaben, durch Variierung der Entfernung mit Zuhilfenahme von Spiegeln, durch Probetafeln in Spiegelschrift u. dgl. Speziell bei Neuaufnahmen gibt es keine Schwierigkeiten. Liest der Untersuchte die Reihe Nr. VI nicht, ist er als untauglich zurückzuweisen, und es ist ganz gleichgiltig, warum er sie nicht liest. Man kann sich jede weitere Untersuchung ersparen.

Wird Nr. VI gelesen, so ist jede Kurzsichtigkeit ausgeschlossen, und es ist auch bei dem Alter des Assentierten nicht zu befürchten, daß sich später eine Kurzsichtigkeit entwickeln werde oder doch eine solche, die das Sehen unter $^6/_{18}$ herabdrückt. Mehr erfährt man allerdings nicht, denn der Untersuchte kann entweder normalsichtig oder übersichtig sein.

Dies zu differenzieren ist nicht ganz einfach. Man bedarf dazu gewisser Behelfe und muß auch die nötigen Kenntnisse besitzen, wie man sich derselben zu bedienen habe.

Diese Kenntnisse darf man nicht ohneweiters bei jedem Arzte voraussetzen. Werden sie auch bei den Prüfungen theoretisch gefordert, haben doch die wenigsten Studierenden Gelegenheit, sie praktisch zu üben, und es sind nicht viele genügend mit dem Gebrauche eines „Brillenkastens“ vertraut. Es sei mir daher gestattet, einige Grundbegriffe kurz zu rekapitulieren.

Scharf gesehen wird nur dann, wenn die auf das Auge auffallenden Lichtstrahlen auf der Netzhaut vereinigt werden, wenn auf dieser ein scharfes Bild des gesehenen Gegenstandes entworfen wird. Bei Kurzsichtigen werden aus der Ferne kommende Strahlen (wir betrachten für Sehprüfungen 6 *m* als genügend große Entfernung) vor der Netzhaut vereinigt, sie erhalten von diesen nur Bilder mit verwaschenen Konturen, sehen also ferne Gegenstände je nach dem Grade der Kurzsichtigkeit verschieden undeutlich. Bei Normalsichtigkeit findet diese Vereinigung auf der Netzhaut statt; bei Übersichtigkeit (Hypermetropie) kommt eine solche Vereinigung überhaupt nicht zustande, denn die von fern kommenden Strahlen konvergieren gegen einen hinter dem Auge gelegenen Punkt und auf der Netzhaut entsteht wie bei Kurzsichtigkeit ein verschwommenes Bild. Wenn die Übersichtigen trotzdem in die Ferne gut sehen, geschieht es durch die Akkomodation, die daher bei ihnen in immerwährender Tätigkeit ist, sobald sie das Bestreben haben, deutlich zu sehen. Dadurch entsteht im Akkomodationsmuskel ein Zustand von Spannung, eine Art Krampf (sit venia verbo), der nicht nach Belieben des Betreffenden gelöst werden kann. Wenn man einem Hypermetropen, der mit freiem Auge $S\ ^6/_6$ besitzt, ein Konvexglas vorsetzt, wäre zu erwarten, daß er so viel von seiner Akkomodation relaxiert, als der Brechwert des Konvexglases beträgt. Dies geschieht aber nicht.

Wenn z. B. der Hypermetrop entsprechend dem Baue seines Auges eine Hypermetropie von 3 Dioptrien besäße, was man durch Augenspiegeluntersuchung oder durch Atropinisieren feststellen kann, und ich halte ihm ein Konvexglas von 0·75 Dioptrien vor, so läßt er vielleicht so viel von seiner Akkomodation nach, als 0·75 Dioptrien entspricht, und sieht also mit 0·75 Dioptrien eben so gut in die Ferne wie ohne Glas. Aber bereits 1 Dioptrie verschlechtert sein Sehen und er weist es zurück. Er hat also eine totale Hypermetropie (*Ht*) von 3 Dioptrien, davon treten aber nur 0·75 Dioptrien bei den Sehproben zutage, werden manifest (*Hm*), 2·25 Dioptrien bleiben latent (*Hl*); $Ht = Hm + Hl$.

In jungen Jahren kann die gesamte Hypermetropie latent sein, $Ht = Hl$, $Hm = 0$; mit der Zeit wird ein immer größerer Teil manifest, bis endlich im Alter, wo die Akkomodation geschwunden ist, die gesamte Hypermetropie manifest geworden ist; $Ht = Hm$, $Hl = 0$. Dieser Vorgang ist für den Eisenbahner so lang gleichgiltig, als mit freiem Auge $S\ ^6/_6$ beträgt, wenn auch $Hm = 2$ Dioptrien geworden wäre.

Mit fortschreitendem Alter und dem allmählichen Schwinden des Akkomodationsvermögens, das bei Emmetropen um das 45. Jahr zum Eintreten der Altersweitsichtigkeit (Presbyopie) führt, reicht dieses beim Hypermetropen nicht mehr aus, um bei parallelen Gesichtslinien, also beim Sehen in die Ferne, das Defizit zu decken und die parallelen Lichtstrahlen auf der Netzhaut zum scharfen Bilde zu vereinigen; ein Teil der manifesten Hypermetropie wird absolut. Bleiben wir beim obigen Beispiele. Die Sehschärfe ohne Glas sei $^6/_{12}$ geworden, durch Vorhalten von konvex 1 Dioptrie wird wieder $S\ ^6/_6$ erreicht, dann bleibe sie bei stärkeren Gläsern gleich bis etwa inklusive 2·25 Dioptrien; stärkere Gläser verschlechtern. Die manifeste Hypermetropie ist jetzt 2·25 Dioptrien, diese aber setzt sich zusammen aus einer absoluten = 1 Dioptrie und einer fakultativen = 1·25 Dioptrie; $Hm = Hma + Hmf$. 0·75 Dioptrien sind noch immer latent geblieben.

Uns interessiert nur die absolute Hypermetropie. Diese wird mit den Jahren immer größer, das Sehen mit freiem Auge wird immer schlechter, die latente Hypermetropie schwindet und nach dem sechzigsten Jahre, wo durch die Sklerosierung der Linse diese starr geworden und das Akkomodationsvermögen gleich Null geworden ist, ist auch die absolute Hypermetropie gleich der totalen.

Die Sehschärfe mit freiem Auge, die wir als Sehleistung (*Sl*) bezeichnen wollen*), wird also mit den Jahren immer schlechter und der bei der Neuaufnahme als tauglich Befundene wird mit der Zeit für den exekutiven Dienst

*) Nach einem zuerst von Triepel nach der deutschen Marineordnung eingeführten und von Herrn. Cohn adoptierten Ausdrucke; andere benützen die Bezeichnung „natürliche Sehschärfe“.

untauglich, ohne daß irgendwelche krankhafte Veränderungen seiner Augen eingetreten sind.

In welcher Weise können sich nun die Bahnverwaltungen gegen dieses Unbrauchbarwerden ihrer Bediensteten schützen? Offenbar nur dadurch, daß bei den Neuaufnahmen die Hypermetropie bestimmt wird und alle Übersichtigen eines gewissen Grades von der Aufnahme ausgeschlossen werden. Das macht aber die Augenuntersuchung zu einem wesentlich komplizierteren Vorgange.

Im Jahre 1883 habe ich Untersuchungen veröffentlicht*), welche folgende Resultate ergaben.

Von 1528 Bediensteten der Kaiserin Elisabeth-Westbahn waren 701 zumeist beim Fahrdienste beschäftigt; 170 derselben waren Hypermetropen. Von diesen hatten nur 5 eine Sehleistung $< {}^6/_{18}$, und von sämtlichen 355 Hypermetropen, die sich unter den 1528 Untersuchten befanden, besaßen nur 14 eine so niedrige Sehleistung.

Diese Zahlen schienen mir viel zu klein, um ihrethalber den ganzen Apparat der Hypermetropieuntersuchung in Tätigkeit zu setzen, und ich beantragte in der erwähnten Enquete, die Untersuchung auf Hypermetropie ganz zu vernachlässigen und den Bahnverwaltungen zu raten, das kleine daraus entstehende Risiko geduldig auf sich zu nehmen. Dieser Antrag wurde auch zum Beschlusse erhoben.

Durch diesen Antrag hatte ich eine Verantwortung auf mich genommen, welche mich nachträglich drückte. Denn die von mir eruierten Zahlen, die einzigen, die bis zur Zeit existierten, sind zu klein, und in der ganzen Literatur, soweit ich sie durchsuchte, fand ich nirgends Angaben über die Häufigkeit und die Grade der absoluten Hypermetropie; sie beschränkten sich auf die bekannten Tatsachen, daß in der Regel nur höhere Grade von Hypermetropie und zumeist in vorgerückterem Alter absolut werden.

Ich unterzog mich also der ebenso mühevollen als undankbaren Arbeit, in meinen Krankenprotokollen alle brauchbaren Aufzeichnungen aufzusuchen, um auf Grund größerer Zahlen allgemein giltige Daten zu erhalten. Ich sammelte 1400 Hypermetropen jeden Alters und beiderlei Geschlechtes, jedoch mit Rücksicht auf die Eisenbahnzwecke mit der Beschränkung, daß ich nur solche Personen aufnahm, welche mit jedem Auge *Sl* ${}^6/_6$ besaßen, also gewiß einmal *Sl* ${}^6/_6$ aufweisen konnten und bei einer Neuaufnahme als diensttauglich befunden worden wären. Ich hätte die Zahl leicht verdoppeln können, wenn ich auch niedere Sehschärfen, die bei höheren Hypermetropien so häufig sind und Fälle mit Astigmatismus berücksichtigt hätte. Dies geschah aus den angegebenen Gründen nicht und ist auch die Ursache, daß in meiner Zusammenstellung Hypermetropien über 5 Dioptrien nur in minimaler Zahl, solche über 6 Dioptrien überhaupt gar nicht vorkommen; alle diese hätten *S*, also auch *Sl* $< {}^6/_6$ gehabt und wären für unsere Zwecke nicht verwendbar gewesen.

*) Untersuchungen der Augen von Eisenbahnbediensteten auf Farbensinn und Refraktion v. Gräfe's Arch. f. Ophthalmologie Band XXIX, 2.

Nachstehend will ich in Kürze die erhaltenen Resultate auszugsweise mitteilen, betreffs der Details muß ich auf die unter dem Titel: Die Sehleistung der Hypermetropen in v. Gräfes Archiv für Ophthalmologie, Band LXIX, 1. eben erschienene Arbeit hinweisen.

Von den 1400 Untersuchten waren 229 unter 20 Jahre alt; 1053 hatten ein Alter zwischen 21 und 60 Jahren; 128 waren älter. 554 derselben waren Männer, 846 Weiber.

Eine Zusammenstellung nach dem Grade der Hypermetropie ergibt:

Manifeste Hypermetropie	0·5 bis	1	Dioptrie	602	Personen	= 43·00%
	„	2	„	537	„	= 38·35%
	„	3	„	193	„	= 13·78%
	„	4	„	44	„	= 3·14%
	„	5	„	19	„	= 1·35%
	„	6	„	5	„	= 0·35%

Die meisten Hypermetropien sind also sehr niederen Grades, die ersten zwei Gruppen nehmen 81% für sich in Anspruch. Die Hypermetropen höheren Grades mit normaler Sehschärfe sind also nicht häufig.

Von den 229 Personen bis zum inklusive 20. Lebensjahre hatten

Sehleistung	${}^6/_6$	161	Personen	= 70·30%
„	bis ${}^6/_{18}$	66	„	= 28·82%
„	unter ${}^6/_{18}$	2	„	= 0·87%.

Es ist sehr auffallend, daß nur 70% dieser jugendlichen Individuen normale Sehleistung besaßen; 30% wären bei der Aufnahmsprüfung für untauglich erklärt worden.

Die Verhältnisse in der Altersgruppe 21 bis 30 Jahre waren ganz die gleichen. Von 167 Personen hatten

Sehleistung	${}^6/_6$	122	Personen	= 73·05%
„	bis ${}^6/_{18}$	42	„	= 25·14%
„	unter ${}^6/_{18}$	3	„	= 1·79%.

Überprüfungen kämen in diesem Alter noch nicht in Betracht.

Als dritte Gruppe habe ich das Alter von 31 bis 60 Jahre zusammengestellt. Neuaufnahmen dürften in diesem Alter nicht mehr vorkommen, es würde sich also nur um Überprüfungen handeln. Da mit 60 Jahren von Akkomodation nicht mehr viel vorhanden ist, wäre eine weitere Verschlechterung durch Absolutwerden der Hypermetropie nicht mehr von Belang. Ich glaube auch, daß Personen über 60 Jahren im allgemeinen nicht mehr für den anstrengenden Verkehrsdienst vollwertig sind; als Laie kann ich mich in dieser Annahme irren. Von dieser Gruppe habe ich 876 Personen gefunden; von diesen hatten

Sehleistung	${}^6/_6$	336	Personen	= 38·35%
„	bis ${}^6/_{18}$	381	„	= 43·49%
„	unter ${}^6/_{18}$	159	„	= 18·15%.

Es wären also 18% als untauglich vom Fahrdienste abzuziehen, eine ganz erhebliche Zahl.

Daß in der letzten Gruppe, den Personen über 60 Jahren, in der man ausnahmslos absolute Hypermetropien erwarten würde, doch noch zehn Personen = 7·81% Sehleistung ${}^6/_6$ besaßen, ist zu verwundern; 44 = 34·37% hatten Sehleistung

Digitized by Google

bis $^6/_{18}$ und 74 = 57·81% wären mit Sehleistung $< ^6/_{18}$ untauglich.

Die Verhältnisse würden nach dem Gesagten recht ungünstig liegen, denn wenn von 870 Personen 159 mit der Zeit wegen ihrer Hypermetropie untauglich würden, wäre dies keine zu vernachlässigende Zahl.

Die Sache bekommt aber ein ganz anderes Ansehen, wenn man die Geschlechter trennt. Es ergab sich nämlich die ganz unerwartete Tatsache, daß das männliche Geschlecht sich betreffs der absoluten Hypermetropie in großem Vorteile gegenüber dem weiblichen befindet. Die beistehende Tabelle gibt nach den Geschlechtern getrennt und nach Altersdezennien geordnet die Prozente der drei Sehleistungsgruppen bei meinen 1400 Hypermetropen.

Alter	Sehleistung $< ^6/_{18}$		Sehleistung $^6/_8$ bis $^6/_{18}$		Sehleistung $^6/_6$	
	Männer	Weiber	Männer	Weiber	männer	Weiber
11—20		2·04	26 25	33 65	73 75	64 65
21—30	2·89	1·02	17 39	30·61	79 58	68 36
31—40	3·96	5·33	26·73	41·33	69 30	53 33
41—50	10·57	10·87	42 27	51·46	47 15	37 65
51—60	27·27	40·12	58 41	44 43	13·86	15 43
über 60	52·72	61·64	34·51	34·24	12 72	4 09

Wir sehen vorerst, daß in der Gruppe mit normaler Sehleistung, mit alleiniger Ausnahme des sechsten Dezenniums, durchwegs die Männer ein Plus von 9 bis 16% besitzen, daß also bei einer viel größeren Anzahl von Männern die Hypermetropie fakultativ bleibt. Über das 60. Lebensjahr hinaus ist nur ganz ausnahmsweise bei sieben Männern und sechs Weibern Sehleistung $^6/_6$.

In der Gruppe mit herabgesetzter Sehleistung bis inklusive $^6/_{18}$, welche bei Überprüfungen die Tauglichkeit noch nicht aufhebt, prävalieren, wieder mit Ausnahme der vorletzten Altersklasse, stets die Weiber um 7 bis 15%; die Männer behalten also in viel größerer Zahl ein besseres Fernsehen. Über 60 Jahre sind die Zahlen, eigentlich selbstverständlich, für beide Geschlechter vollständig gleich geworden.

Die Gruppe der Untauglichen (Sehleistung $< ^6/_{18}$) zeigt im allgemeinen keine großen Differenzen, nur vom 50. Jahre an ist ein Überwiegen um fast 13% bei den Weibern vorhanden.

Vorläufig haben wir es an den Eisenbahnen nur mit den männlichen Hypermetropen zu tun. Sollten einmal auch weibliche Personen beim Betriebsdienste verwendet werden, was, wenn man bedenkt, daß es in Paris bereits weibliche Mietwagenlenker gibt, nicht außer dem Bereich der Möglichkeit liegt, müßte dem erwähnten Umstande jedenfalls das Augenmerk zugewendet werden.

Beschränken wir uns also auf die Männer, und lassen wir 105, die des 20. Lebensjahr noch nicht erreichten, weg, so haben von den 350 erübrigenden nur 34 eine Sehleistung $^6/_{21}$ und weniger, das ist 9·71%, gegenüber 15·57% Weibern.

Diese Zahl wird aber dadurch noch verringert, daß man annehmen kann, daß von den Aufnahmswerbern nicht alle Sehleistung $^6/_6$ hatten, also zurückgewiesen wurden, da ja, wie wir sahen, von den 105 männlichen Individuen der Altersklasse unter 21 Jahren nur drei Viertel normale Sehleistung besaßen. Legen wir diese Zahl einer Korrektur zu grunde, so würden die 34 auf etwa 26 reduziert werden.

Man kann also etwa 9% als die Zahl annehmen, mit der man rechnen muß, wenn man bei Neuaufnahmen die Hypermetropen nicht ausscheidet; von je 100 Hypermetropen werden mit den Jahren neun durch Absolutwerden ihrer Hypermetropie für den Fahrdienst untauglich und müssen pensioniert oder anderweitig verwendet werden.

Sollte eine Bahnverwaltung sich vor dieser Eventualität schützen wollen, kann es nur durch Ausscheidung der Hypermetropen bei der Neuaufnahme geschehen.

Es ergibt sich in diesem Falle die Frage: Wie weit soll man bei dieser Ausscheidung gehen? Da es wohl nicht nötig und auch schwer durchführbar sein wird, alle Hypermetropen zurückzuweisen, müßte festgestellt werden, bis zu welchem Grade es anzuraten ist und von welchem Grade es sich voraussetzen läßt, daß die Sehleistung nicht unter $^6/_{18}$ sinkt.

Ich habe auch das Verhältnis der Hypermetropiegrade zur Sehleistung untersucht.

Es ergab sich, daß bei manifester Hypermetropie 0·5 bis 1 Dioptrie nur drei Personen, darunter ein Mann Sehleistung $^6/_{21}$ hatte.

Bei manifester Hypermetropie 1·25 bis 2 Dioptrien waren aber bereits 36 Männer mit Sehleistung $^6/_{21}$ und darunter.

In Prozenten ausgedrückt, ergaben sich bei manifester Hypermetropie 0·5 bis 1 Dioptrie nur 0·5% mit Sehleistung $^6/_{15}$, bei manifester Hypermetropie bis 2 Dioptrien aber 18·18% untaugliche Männer, bei manifester Hypermetropie 3 Dioptrien steigt diese Zahl bereits auf 43·63% und bei 4 Dioptrien sogar auf 56.25% aller Hypermetropen dieser Graden. Man dürfte also nur manifeste Hypermetropie von 1 Dioptrie als belanglos betrachten; alle höheren Grade müßten zurückgewiesen werden. Freilich darf man nicht vergessen, daß 43% der Untersuchten der niedersten Stufe bis 1 Dioptrie angehörten; ferner, daß nur ein Teil der Untersuchten Zufälligkeitsbefunde ergaben, der größere Teil aber wegen der Beschwerden, welche die Hypermetropie verursachten, um Rat fragten, und daß bei dem Materiale, aus dem sich die Eisenbahnbediensteten rekrutieren, die Verhältnisse günstiger liegen.

Wenn aber die Untersuchung auf Hypermetropie stattfinden sollte, muß zum Schlusse erörtert werden, in welcher einfachsten Weise dieselbe durchzuführen wäre.

Hat man festgestellt, daß der zu Prüfende mit jedem Auge Sehleistung $^6/_6$ besitzt, brauchte man ihm ja nur ein Konvexglas 1·25 Dioptrien vorzuhalten, sieht er damit schlechter als mit freiem Auge, wäre er tauglich, denn er hat dann gewiß keine manifeste Hypermetropie über 1 Dioptrie.

Digitized by Google

sieht er aber eben so gut wie ohne Glas, ist er über 1 Dioptrie hypermetropisch und ist als untauglich zurückzuweisen.

Aber weder praktisch noch theoretisch würden sich die auf diese Weise erhaltenen Resultate als brauchbar erweisen.

Die Kandidaten würden bald dahinterkommen, daß es für sie sehr gefährlich ist, durch die vorgehaltenen Gläser gut zu sehen und alle würden ohne Ausnahme Verschlechterung angeben. Man müßte also neben den Konvexbrillen auch Plangläser vorrätig haben.

Auch theoretisch sind gegen diesen zu einfachen Modus Bedenken vorhanden. Wenn man einem Hypermetropen, der freiäugig Sehleistung $^6/_6$ hat, plötzlich konvex 1·25 Dioptrie vorhält, wird er leicht eine Verschlechterung des Sehens bemerken, welche nicht vorhanden ist, wenn man ihm nacheinander 0·25, 0·5, 0·75, 1, 1·25 Dioptrien vorhält, und es ist ein bekannter Weg, die Akkomodationsspannung bis zu einem gewissen Grade zu lösen, daß man mit stärkeren Gläsern, als angenommen werden, die Probetafeln lesen läßt, um die Akkomodation zu ermüden und dadurch die Untersuchten zur Annahme von Gläsern zu bewegen, die sie vorher refüsierten. Für die Brillenverordnung ist dies manchmal notwendig.

Es wird daher nötig sein, außer dem Planglas und konvex 1·25 Dioptrie auch die genannten schwächeren Gläser zu besitzen, und vorteilhaft, wenn auch noch einige stärkere vorrätig sind. Ferner muß darauf aufmerksam gemacht werden, daß man die Untersuchung auf Hypermetropie stets binokulär machen muß, da man monokulär häufig kleinere Werte erhält. Die Probegläser sind daher am besten in Brillen gefaßt zu verwenden, die einander vollkommen gleichen und durch nur dem Arzte sichtbare Merkzeichen sich voneinander unterscheiden.

Auch muß man sich hüten, Hypermetropie dort zu diagnostizieren, wo sie nicht vorhanden ist. Bei Personen, welche übernormale Sehschärfe und Sehleistung besitzen, $^6/_5$ und $^6/_4$, kann es vorkommen, daß sich eine Verschlechterung des Sehens durch schwache Konvexgläser nicht bemerklich macht, wenn man die Reihe VI der Snellenschen Tafeln benützt. Ich habe dies bei meinen Bahnuntersuchungen, besonders wenn ich im Freien untersuchte oft gesehen. Die Verschlechterung würde sich bei Benützung der Reihen V und IV zeigen, welche die gewöhnlichen Tafeln nicht enthalten. Da sich der Fehler aber nur auf die niedersten Grade der Übersichtigkeit bezieht, hat er praktisch keine besondere Bedeutung.

Da man bei diesen Untersuchungen nur auf die subjektiven Angaben der Untersuchten angewiesen ist, muß man einerseits bestrebt sein, nicht das Opfer eines Simulanten zu werden, andererseits nicht bei unbeholfenen Neulingen durch Engherzigkeit ein Unrecht zu begehen, wenn diese durch Konvexbrillen gut zu sehen angeben, während sie nur nicht so schlecht sehen, um die Buchstaben nicht mehr erraten zu können. Der Scharfsinn des Arztes muß hier das Richtige finden.

Ich habe diese Details hier erwähnt, um zu zeigen, daß die Bestimmung der Übersichtigkeit nicht immer ganz einfach ist und von seiten des Arztes eine ausreichende Kenntnis des Wesens der Refraktionsanomalie verlangt. Mit einem bloß mechanischen Untersuchen ist es nicht abgetan, und auch dem Geübten wird hie und da ein Fall durchschlüpfen.

Ich meine, daß mein Rat, die Untersuchung auf Hypermetropie ganz zu unterlassen und die daraus sich ergebenden Konsequenzen mit in den Kauf zu nehmen, vorläufig wenigstens, annehmbar ist, auch nachdem die Resultate meiner neuen Untersuchungen weniger günstig lauten als damals, als ich denselben Rat in der Enquete gab. Doch ist das eine Angelegenheit der Bahnverwaltungen, in welche sich der wissenschaftliche Berater nicht einzumischen hat.

Zum Schlusse möchte ich nur noch einmal auf einen Vorschlag zurückkommen, den ich bereits vor drei Jahren in einem an das k. k. Eisenbahnministerium gerichteten Promemoria gemacht habe.

Es möge sich dieses an die medizinischen Fakultäten wenden, damit diese eigene Kurse über Augenheilkunde für Bahnärzte veranlasse, in welchen speziell die Refraktionsuntersuchung und die Prüfung des Farbensinnes, soweit er für den Bahnarzt notwendig ist, theoretisch und praktisch gelehrt werden. Jeder neu anzustellende Bahnarzt müßte sich ausweisen, daß er einen solchen Kurs frequentiert habe. An Lehrkräften hiezu wird es an keiner Universität mangeln.

Die freie Lenkachse auf Rillenschienengeleisen.

Von Oberingenieur Karl Petri.

Seit etwa zehn Jahren werden in Österreich-Ungarn auch die Fahrbetriebsmittel von Kleinbahnen mit freien Lenkachsen ausgestattet, und zwar auch bei solchen Bahnen, welche durchwegs Rillenschienengeleise besitzen. Daß die letzterwähnte Anwendung der freien Lenkachse unrichtig ist und dem Prinzipe der auf Bahnen mit Vignolgeleisen vorzüglich bewährten Achsenkonstruktion zuwiderläuft, sollen die nachfolgenden Ausführungen klarlegen.

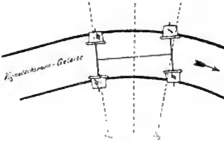


Fig. 1.

Bewegt sich ein Eisenbahnfahrzeug in einem Bogen (Fig. 1), so laufen das vordere äußere Rad I und das rückwärtige innere Rad IV mit den Spurkränzen an, während das vordere innere Rad II und das rückwärtige äußere Rad III von der Schiene abgedrängt werden. Hat das Geleise im

Digitized by Google

Bogen die richtige Spurerweiterung, so bewegen sich dann die Räder I und IV auf dem durch die konische Gestaltung des Laufkranzes gegebenen größeren, die Räder II und III auf dem kleineren Laufkreise. Haben nun die Achsbüchsen eine gewisse Freiheit in den Achsgabeln, so läuft demzufolge das Rad I gegen das Rad II vor nnd zwar, wenn die Beziehung

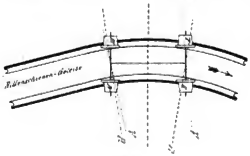


Fig. 2.

$$\frac{\text{großer Laufkreis}}{\text{kleiner Laufkreis}} > \frac{\text{äußerer Schienenradius}}{\text{innerer Schienenradius}}$$

stattfindet, trotz dem größeren Wege auf dem äußeren Strange des Bogens so stark, daß die vordere Achse in die radiale Stellung *R* gelangt, was ja bezweckt wird. Dasselbe findet hinsichtlich der rückwärtigen Achse statt mit dem Unterschiede, daß die Einstellung dieser Achse in den Radius viel rascher vor sich geht, da sich hier der größere Laufkreis auf dem kürzeren Wege abwickelt. Gelangt bei der relativen Voreilung der Räder I und IV eine der Achsen über die radiale Stellung hinaus, so verschieben sich die Laufkreisdurchmesser sofort in den entgegengesetzten Sinn, wodurch die Achse unverzüglich wieder hinter die radiale Lage zurückgeführt wird. Infolge dieses während der Fahrt durch den Bogen fortwährend wechselnden Spieles in der Abwicklung der konischen Räder pendeln die Achsen etwas um die radiale Beharrungslage, ohne daß bei richtigen Verhältnissen ein Gleiten der Räder oder eine Zwängung eintritt.

Betrachten wir nun den Lauf des gleichen, mit freien Lenkachsen ausgestatteten Fahrzeuges in seiner Bewegung durch einen Bogen aus Rillenschienen, der naturgemäß keine Spurerweiterung hat. Durch die Rille eingezwängt, laufen alle vier Räder auf annähernd gleichen Laufkreisen. Das Rad I, welches im äußeren Schienenstrange den längeren Weg zurückzulegen hat, muß zurückbleiben, das Rad II dagegen auf dem kürzeren inneren Schienenstrange voreilen, so weit es die Achsfreiheit gestattet. Das Resultat ist also, daß sich die für den reibungslosen Gang des Fahrzeuges durch den Bogen maßgebende Vorderachse nicht dem Radius zudreht, sondern im Gegenteil, in die punktierte Lage V verkehrt einstellt und diese verkehrte Lage während des ganzen Laufes des Fahrzeuges durch den Bogen auch beibehält. Die rückwärtige Achse dreht sich zwar im ersten Augenblicke dem Radius zu, weil das innere Rad IV voreilt; da hier jedoch die automatische Regulierung durch den steten Wechsel der Laufkreisdurchmesser entfällt, so eilt dieses Rad, je weiter es in den Bogen hineinkommt, desto mehr und schließlich in nicht sehr scharfen Bögen dem Radius *R* sogar vor, so daß auch die rückwärtige Achse in die fehlerhafte Lage V gerät.

In Rillenschienengeleisen stellen sich also beim Lauf durch einen Bogen beide freie Lenkachsen — mindestens aber die Vorderachse — fehlerhaft ein und müssen bei Wegfall der natürlichen Abwicklung durch den Bogen ruckweise durchgezwängt werden, wodurch die bei solchen Kleinbahnen besonders charakteristischen Zahnungen oder Wellungen der Schienenlauffläche und das starke Tönen der Tyres hervorgerufen werden. Daß dieses Durchschleifen der Räder durch die Kurven natürlich auch einen erhöhten Verschleiß an Schienen und Bandagen sowie rasche Erweiterung der Rille zur Folge haben muß, bedarf wohl keiner weiteren Begründung.

Selbstverständlich wickeln sich in Kurven aus Rillenschienen auch die Räder steifachsiger Fahrzeuge nicht richtig ab, sondern müssen mehr oder weniger durchgezwängt werden. Bei solchen Wagen können aber die Achsenstellungen wenigstens nicht direkt ins Verkehrte umschlagen, die Zwängung und Materialabnützung daher nicht jenes Maß erreichen, wie bei freibeweglichen Achsen.

Um die hier dargelegten theoretischen Erwägungen auch praktisch zu erproben, unternahm der Verfasser dieser Zeilen eingehende Versuche. Zu diesem Zwecke wurden in die beiden Motorstromkreise eines mit freien Lenkachsen ausgestatteten zweiachsigen Motorwagens von 3·2 *m* Radstand Präzisions-Amperemeter eingeschaltet und zur Kontrolle der Spannung ein Präzisions-Voltmeter angelegt. Mit diesem Wagen wurde eine an Kurven von $R = 18\ m$ bis $R = 50\ m$ reiche Strecke mit Rillenschienenoberbau viermal in jeder Richtung durchfahren und bei vorher bezeichneten Stellen in den Kurven Strom, Spannung und die jeweilige Kontrollerstellung notiert. Die gezeichneten Punkte der Strecke waren hiebei so gewählt, daß sie im jeweiligen Beharrungszustande des Stromes und stets mit denselben Kontrollerstellungen durchfahren wurden. Sodann wurde das Längsspiel der Lagergehäuse in den Chairs durch beiderseits an die Chairbacken angeschraubte Eisenbeilagen auf das geringste Maß reduziert, der Wagen also zu einem steifachsigen umgewandelt und die erwähnten vier Hin- und Rückfahrten unter genauer Einhaltung der früher an den gezeichneten Streckenpunkten angewandten Kontrollerstellungen wiederholt. Bei diesen Versuchsfahrten ergab sich unveränderlich die Tatsache, daß die Beförderung des Wagens mit festgestellten Achsen in allen Bögen um 10% weniger elektrische Energie verbrauchte, als die Fahrten mit freier Lage der Achsen.

Nehmen wir zur Bewertung des ökonomischen Einflusses der durch die Anwendung freier Lenkachsen verursachten Traktionserschwernis einen größeren elektrischen Straßenbahnbetrieb als Beispiel an, welcher täglich mit 600 Motorzügen 120.000 Wagenkilometer leistet und hiefür 84.000 *KW*/Std. aufwendet. Liegen von den kurrenten Geleisen dieses Betriebes 30% in Kurven, so kann man den auf diese entfallenden Arbeitsteil des allgemeinen Kurvenwiderstandes wegen höher als mit 30%, also etwa mit 30.000 *KW*/Std. einschätzen. Durch den höheren Widerstand der Lenkachsen

Digitized by Google

gegenüber steifachsigen Fahrzeugen werden hievon nach obigen Versuchsresultaten 10%, also 3000 *KW*/Std., zur größeren Abnützung der Geleise und Radbandagen verbraucht, was bei einem Strompreise von 10 h für 1 *KW* Std. per Tag K 300 und in einem Jahre K 110.000 ausmacht!

Hiebei ist noch zu berücksichtigen, daß die Ausstattung der Fahrbetriebsmittel, besonders der Triebwagen, mit freien Lenkachsen Komplikationen hinsichtlich der Kastenhängung, Motoraufhängung und der Bremsanordnung mit sich bringt, welche nicht nur die Anschaffungs-, sondern auch die Erhaltungskosten erhöhen. Für die pendelnde Motorhängung haben das österreichische und das ungarische Patentamt sogar eine Reihe von Patenten erteilt, obwohl solche Motorhängungen zu gleichem Zwecke bereits früher angewendet und beschrieben worden waren (siehe Schiemanns Werk „Über elektrische Bahnen"). Sind diese Patente noch nicht annulliert, so wird die Verwendung der freien Lenkachsen bei elektrischen Betrieben zu den sonstigen Nachteilen vielleicht auch noch mit einer Patentgebühr belastet.

Unter solchen Umständen ist wohl die Frage zulässig, warum die freie Lenkachse bei Kleinbahnbetrieben mit Rilleuschienenoberbau überhaupt Aufnahme gefunden hat und warum in Österreich-Ungarn einige tausend Motorwagen mit dieser Achskonstruktion versehen wurden. Es ist kaum anzunehmen, daß eine solche einschneidende Änderung der Betriebsausrüstung ohne theoretische Untersuchung und ohne praktische vergleichende Erprobung zur Einführung gelangte und daß man sich einfach nur an die günstigen Erfahrungen der Hauptbahnbetriebe mit freien Lenkachsen gehalten haben sollte. Um Antwort wird gebeten.

Monats-Chronik — August-September 1908.

I. Eisenbahnen.

Wichtige Projekte: Der Landesausschuß von Schlesien hat auf Grund der Beratungen mit den wirtschaftlichen Verbänden ein Programm für die Ausgestaltung des schlesischen Eisenbahnnetzes ausgearbeitet. Dieses Programm enthält als Hauptbahnen die Strecken: 1. Olbersdorf—Hermannstadt—Zuckmantel, 2. Neuerbersdorf—Würbenthal—Hermannstadt, 3. Troppau—Kriegsdorf, 4. Teschen—Schönbrunn, 5. Freiwaldau—Jauernig—Reichsgrenze in der Richtung gegen Glatz und außerdem eine Reihe von Lokalbahnlinien. Als besonders dringlich wird der Bau nachstehender Linien bezeichnet: Ausbau der Strecke Troppau—Grätz nach Skripp mit Abzweigung nach Wigstadtl, Wagstadt und Fulnek, dann Bennisch—Freudenthal, Bennisch-Braunsdorf und Schönbrunn—Königsberg. — Das Projekt, die Station Edlitz der Aspangbahn über Kirchschlag mit Güns zu verbinden, hat durch eine Resolution einer Interessentenversammlung, die den niederösterreichischen Landtag auffordert, dieses Projekt noch im Laufe der diesjährigen Herbstsession zu erledigen, eine weitere Förderung erfahren. Damit wird eine neue Bahnverbindung zwischen Niederösterreich und Ungarn geschaffen. — Eine 35 *km* lange Strecke umfaßt das Projekt Weipert über Joachimsthal nach Lichtenstadt, das aber über die Vorberatungen noch nicht gediehen ist. — Das Projekt, von Schluckenau nach Schland einen Schienenstrang zu legen, dürfte in der nächsten Zeit verwirklicht werden, womit das nördliche Böhmen mit Bautzen, Posen und Berlin auf dem kürzesten Wege verbunden wird. — Eine elektrisch betriebene Bahn soll von Triest über Monfalcone nach Grado gebaut werden. — Für die projektierte normalspurige Eisenbahn niederer Ordnung von Himberg (Staats-Eisenbahn-Gesellschaft) über Maria-Lanzendorf, Leopoldsdorf—Kalksburg—Laab a. W., Wolfsgraben—Tullnerbach, Sieghartskirchen nach Judenau wurde die Vorkonzession erteilt.

Das Projekt der großen Dolomitenbahn ist fertiggestellt. Diese Bahn, die nach ihrer Vollendung eine der großartigsten Gebirgsbahnen darstellen wird, soll in Waidbruck beginnen und zunächst durch das Grödener-Tal über St. Ulrich, St. Christine und Wolkenstein führen. Von dort wird mittels Zahnstange über das Grödener-Joch der Hintergrund des Abtei-Tales: der großartige Gebirgskessel von Kolfuschg und Corvara erreicht und dann gleichfalls mit Zahnstange der Campolungo-Sattel überschritten. Bei Arabba tritt die Bahn ins Buchensteiner Tal ein und läuft als Adhäsionsstrecke an den überaus steilen Lehnen dieses Tales, teilweise angesichts der italienischen Grenze, über Pieve nach Andraz. Hier beginnt wieder eine Zahnstangenstrecke, mittels welcher der Falzarego-Paß überschritten und Corvara erreicht wird, wo der Anschluß an die schon früher projektierte Linie Toblach—Cortina stattfindet. Außer der hier beschriebenen Linie wurde noch eine Anzahl von Varianten und Vorstudien ausgearbeitet. Die Dolomitenbahn wird als schmalspurige, mit elektrischer Kraft zu betreibende Bahnlinie hergestellt und den Reisenden durch eine ununterbrochene Reihe von Gebirgslandschaften führen, wie sie großartiger kaum gedacht werden können.

Die Handelskammer Laibach hat in ihrer Sitzung vom 19. Mai d. J. folgenden Antrag einstimmig angenommen: „Mit Rücksicht auf die verfassungsmäßige Sicherstellung der Weißkrainer Bahn und die hiedurch bewirkte Eisenbahnverbindung Sissek—Karlstadt—Laibach erhält die Linie Laibach—Oberlaibach—Hotederschitz—Präwald—Stanjel, welche die kürzeste selbständige Eisenbahnverbindung zwischen Sissek und dem österreichischen Küstenlande bilden und nach Ausbau der bereits projektierten Linie Stein—Peilenstein via Zeltweg eine dritte Eisenbahnverbindung mit Triest ermöglichen würde, in verkehrspolitischer Beziehung sowie im allgemeinen Reichsinteresse eine außerordentlich große Bedeutung. Es ist deshalb die Aufmerksamkeit des k. u. k. Reichskriegsministeriums und des k. k. Eisenbahnministeriums auf die Wichtigkeit dieser Linie zu lenken und um eheste verfassungsmäßige Sicherstellung dieser Linie zu bitten."

In den ersten Tagen des Monats September fand über Einladung der Handelskammer Bozen in Bozen eine Konferenz von Verkehrsinteressenten von ganz Südtirol statt, bei der die Frage des Anschlusses der Vinschgau-Bahn an die Ostschweiz durch Erstellung einer Bahnlinie von Mals über den Ofenberg nach Zernetz eingehend besprochen wurde. Nach dem Berichte des Referenten, der das Projekt dieser Bahnlinie vom verkehrstechnischen Standpunkt aus erörterte und auch die Grundzüge für dessen Finanzierung klarlegte, beschloß die Versammlung, dieses Projekt, als die derzeit wichtigste Verkehrsfrage Südtirols, welche Hand in Hand mit dem Ausbau der Bahnlinie Mals—Landeck gehen muß, auf das tatkräftigste zu fördern, die zur vorläufigen Ausarbeitung des Detailprojektes nötigen Mittel sofort zu beschaffen und die Regierung zur weitgehendsten Unterstützung dieser Linie zu veranlassen. Die Versammlung konstituierte sich sodann als Komitee zur Erbauung der Ofenberg-Bahn und ersuchte den Verwaltungsrat der Bozen—Meraner Bahn, die Exekutive desselben zu übernehmen. Man hofft, daß nunmehr dieses für Südtirol außerordentlich wichtige Unternehmen eine raschere Gangart einschlagen wird.

Neue Konzessionen: Das Eisenbahnministerium hat mit Kundmachung vom 19. Juli 1908 der Stadtgemeinde Görz die Konzession zum Baue und Betriebe einer mit elek-

Digitized by Google

trischer Kraft zu betreibenden schmalspurigen Kleinbahn im Gebiete der Stadt Görz erteilt. Die Konzessionsurkunde vom 21. April 1885 für die Lokomotiveisenbahn von Salzburg zur österreichisch-bayerischen Reichsgrenze in der Richtung gegen Berchtesgaden wurde im § 11, betreffend die staatliche Einlösung der Linien der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft, einer Änderung dahin unterzogen, daß der Staat unter gleichzeitig verlautbarten Bedingungen die Einlösung jederzeit vornehmen kann. Das Eisenbahnministerium hat mit Kundmachung vom 23. Juli 1908 dem steiermärkischen Landesausschusse die Konzession zum Baue und Betriebe einer normalspurigen Kleinbahn mit Dampfbetrieb von der Station Windisch-Feistritz (Südbahn) nach der Stadt Windisch-Feistritz, der Aktiengesellschaft Lokalbahn Saitz-Creuz-Göding mit Urkunde vom 24. Juli 1908 die Konzession zum Baue und Betriebe einer normalspurigen Dampfeisenbahn von Tscheitsch über Klobouk nach Steinitz, dem niederösterreichischen Landesausschusse mit Urkunde vom 27. Juli 1908 die Konzession für eine normalspurige Dampfeisenbahn von Retz über Nieder-Fladnitz, Oberhöflein, Geras nach Drosendorf erteilt. Die Konzessionsurkunde für die Lokalbahn Peterswald—Karwin wurde dahin abgeändert, daß diese Lokalbahn mit elektrischer Kraft zu betreiben sein wird.

Betriebseröffnungen: Am 6. August d. J. wurde die normalspurige Lokalbahn Friedland — Bílá mit den Stationen Friedland-Hütte, Althammer und Bílá und am 24. September d. J. die normalspurige Lokalbahn Wekelsdorf — Parschnitz — Trautenau mit den Stationen Wekelsdorf, Markt Wekelsdorf, Nieder-Adersbach, Ober-Adersbach, Johnsdorf-Hottendorf, Radowenz, Qualisch, Petersdorf, Parschnitz Ort und Trautenau dem öffentlichen Verkehr übergeben.

Neu- und Erweiterungsbauten: Der Umbau des Bahnhofes in Bozen schreitet rasch vorwärts. Die Neugestaltung und Vergrößerung der Geleiseanlage, Herstellung der großen Unterfahrt in Zwölfmalgreien, das neue Heizhaus mit 18 Ständen, die dazugehörige Lokomotivdrehscheibe sowie das neue Zollmagazin und die Holzverladerampe sind fertig und es wird nunmehr anschließend ein Personalbad beim Heizhause nach den neuesten Erfahrungen gebaut. Auch die neue Personentunnelanlage wurde in Angriff genommen, welche vom Perron aus mit einer zweiarmigen Stiege unter drei Geleisen führend auf einen 240 *m* langen und 8·5 *m* breiten gedeckten Inselperron führt. Von diesem aus werden die Schnellzüge der Südbahn abgefertigt, während das erste Geleise den Meraner und Kalterner Zügen zur Verfügung stehen wird. Zwischen dem Inselpersonenperron und dem Hauptperron des später auszuführenden Hauptaufnahmsgebäudes liegt ein 260 *m* langer Gepäcksperron, so daß das Herumfahren mit dem Gepäckswagen entfallen wird. Auf dem Personeninselperron werden außerdem noch Warteräume und Toilletteanlagen errichtet. Der 5 *m* breite und 3·30 *m* hohe Tunnel ist mit einer 60 *cm* starken Eisenbetondecke abgedeckt; die Wände werden mit lichten Emailkacheln verkleidet und die Pfeiler architektonisch ausgebildet. Die beiderseitigen Stiegenarme sind je 3 *m* breit und sind mit Ruhepodesten unterteilt. In der Perronhöhe bilden zierliche Eisengeländer den Abschluß bei den Stiegenöffnungen. Die Tagesbeleuchtung der Tunnelanlage wird seitlich durch je einen großen, glasgedeckten Lichtschacht bewerkstelligt. Nachts wird der Tunnel durch elektrische Stahllampen erhellt. Der Inselperron selbst sowie der Hauptperron beim Aufnahmsgebäude werden mit elektrischen Bogenlampen versehen. Die Kanalisationsanlage für die Neubauten bilden ein Rohrnetz, welches sämtliche Tageswässer in einem Hauptkanal vereinigt, der unter diesem Tunnel unter zehn Geleisen mittels eines Stollens führend, in eine große Sickergrube mündet, die 17 *m* tief ist und einen Wolkenbruch von einer Stunde Dauer aufzunehmen imstande ist. Das neue Aufnahmsgebäude selbst, dessen Bau erst für das Jahr 1909 vorgesehen ist, besteht aus einem mittleren, zweistockhohen Trakte, an welchem sich beiderseits zwei ebenerdige Trakte angliedern, die an ihrem Ende wieder je einen stockhohen Aufbau aufweisen werden. Oberhalb des heutigen Eilgutmagazins, welches demnächst fallen wird, wird ein einstockhohes Postgebäude errichtet, dessen Bau bereits in den nächsten Tagen begonnen wird und das eine sehr geschmackvolle Außenfassade, dem großen Aufnahmsgebäude entsprechend, erhält.

Für die Elektrisierung der Alpenbahnen ist nunmehr folgendes Programm aufgestellt worden: Zunächst soll das Projekt auf dem Arlberg sowie auf der Strecke Attnang-Selzthal in Angriff genommen und dann die Linie Triest-Opcina und die Vintschgaubahn elektrisiert werden. Zuerst wird man die Arbeiten auf der Route Attnang-Selzthal beginnen, da sie als Probestrecke dienen soll.

Tarifarisches: Die Aussig-Teplitzer Eisenbahn hat unter Hinweis auf die in den letzten Jahren eingetretene außerordentliche Steigerung der Betriebsausgaben sowie auf die ungünstigen Betriebsergebnisse der Lokalbahn Teplitz-(Settenz)-Reichenberg wiederholt beim Eisenbahnministerium um die Genehmigung der Erhöhung ihres Lokalgütertarifes für die Linien des alten Netzes angesucht. Diesem Ansuchen, welches ursprünglich zur Gänze abgewiesen, dann später bloß rücksichtlich der Aufhebung der Deklassifikation für einige Positionen der Artikelgruppe „Eisen" — konform dem bezüglichen Vorgange der k. k. österreichischen Staatsbahnen — bewilligt worden war, ist nunmehr, nachdem die Aussig-Teplitzer Eisenbahn sich bereit erklärt hat, ihren Wagenpark im Interesse der klaglosen Abwicklung des Kohlenverkehres um 1000 Kohlenwagen zu vermehren, in der Weise stattgegeben worden, daß die Einheitssätze für Eil- und Frachtgüter der regulären Tarifklassen sowie für Sammelladungsgüter auf das Ausmaß jener der k. k. österreichischen Staatsbahnen erhöht werden. Die hienach mit 1. November d. J. in Kraft tretenden Tarifänderungen werden sich bei dem Umstande, als einerseits die „Stationsgebühr" nicht zur Einführung gelangt, andererseits die Aufnahmetarife für Kohle sowie für die übrigen Massenartikel unberührt bleiben, in engen Grenzen halten.

Das österreichische Finanzministerium beabsichtigt die Einführung eines erhöhten Frachturkundenstempels, dessen finanzielles Ergebnis die Differenz zwischen dem rechnungsmäßigen Defizit der Staatsbahnen und dem durch die geplanten Tariferhöhungen erreichbaren Betrag hereinbringen soll. Der Frachtbriefstempel beträgt derzeit in Österreich 2 Heller für Transporte auf Strecken bis 38 *km* und 10 Heller für längere Entfernungen. Nach den Mitteilungen der Tagesblätter ist geplant, die Höhe der Abgabe nach der ausgelieferten Warenmenge und der Entfernung abzustufen, so daß der neue Stempel für Transporte in ganzen Wagenladungen auf längere Strecken eine bedeutende Höhe erreichen würde. Die wirtschaftlichen Verbände haben durch Eingaben an das Finanzministerium und an das Eisenbahnministerium gegen die Erhöhung des Frachtbriefstempels Stellung genommen.

Die Verhandlungen der Alpinen Montangesellschaft mit dem Eisenbahnministerium wegen Regulierung der Tarife auf der Staatsbahnlinie Eisenerz—Vordernberg haben in den wichtigsten Punkten bereits zu einer Einigung geführt. Dem Vernehmen nach handelt es sich hiebei nicht um eine Änderung der normalen Tarife, welche ohnehin höher sind als die heutigen Tarife der Staatsbahnen, sondern um eine Regulierung jener ermäßigten Frachtsätze, welche der Alpinen Montangesellschaft seinerzeit beim Bau der Erzbergbahn zugestanden worden sind. Diese Ermäßi-

Digitized by Google

gungen, welche im Lokaltarif der Staatsbahnen publiziert sind und sich auf fast alle Artikel, namentlich aber auf Kohle, Holz, Erze usw. beziehen, sollen jetzt eine Reduktion erfahren, nachdem die Gerichte in einem von den Staatsbahnen mehrere Jahre hindurch geführten Prozeß den seinerzeit zwischen der Alpinen Montangesellschaft und den Staatsbahnen abgeschlossenen Vertrag als ungiltig erklärt haben. Die bisher bestehenden Ermäßigungen werden als ziemlich bedeutend bezeichnet.

Am 1. Oktober l. J. ist der neue Personentarif der Südbahn in Kraft getreten. Die wichtigste Änderung besteht darin, daß die Ermäßigung bei den Rückfahrkarten, die sich auf ungefähr 20% belaufen hat, aufgehoben wird. Überdies wird für Entfernungen von 201 bis 300 *km* eine neue Zoneneinteilung durchgeführt, bei der für Distanzen von 201 bis 225 und von 251 bis 275 *km* Preisermäßigungen von ungefähr K 1 bis 2 eintreten. Die Südbahn sucht infolge ihrer finanziellen Lage, die zu einer Einberufung der Besitzer der 3%igen Obligationen und zu einer Revision des Übereinkommens vom Jahre 1903 führen wird, nach Auskunftsmitteln, um die Einnahmen zu heben und die unverhältnismäßige Steigerung der Ausgaben dadurch teilweise auszugleichen. Die Verwaltung hat die Absicht, auch die Gütertarife zu erhöhen, doch kann diese Aktion, wie der Präsident der Gesellschaft in der letzten Generalversammlung mitgeteilt hat, nicht von der Reform der Gütertarife losgelöst werden, welche auf den Staatsbahnen geplant ist. Die finanzielle Wirkung, welche die Steigerung der Personentarife auf der Südbahn äußern wird, läßt sich sehr schwer beurteilen. Bei gleichbleibendem Verkehr glaubt man als Wirkung der Maßregel eine Mehreinnahme von zwei bis drei Mill. Kronen annehmen zu können.

Betriebseinnahmen: Nach den vorläufigen Ausweisen stellen sich die Betriebseinnahmen der großen österreichischen Privatbahnen in den Monaten August und September 1908 im Vergleiche zu den gleichen Monaten des Vorjahres wie folgt:

Verwaltung	August 1908	gegen August 1907	September 1908	gegen September 1907
	Kronen			
Aussig-Teplitzer Eisenbahn, altes Netz . .	1,325.571	— 87.771	1,389.564	+ 3.453
Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Lokalbahn . .	289.713	— 21.045	300.676	— 6.418
Buschtiehrader Eisenbahn, Lit. *A*	807.439	+ 6.700	940.102	+ 12.300
Buschtiehrader Eisenbahn, Lit. *B*	1,467.098	— 31.500	1,541.363	— 45.300
Österr. Nordwestbahn, garant. Netz	2,854.141	— 299.835	2,704.974	— 107.737
Österr. Nordwestbahn, Erg.-Netz	1,890.591	— 221.215	1,775.856	+ 9.212
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	955.395	— 127.871	813.936	+ 187.435
Öst.-ung. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft . .	6,844.974	+ 320.578	7,073.300	+ 266.633
Südbahn-Gesellschaft .	12,266.227	+ 422.010	12,334.933	— 89.717

Abfertigungsdienst: Das k. k. Eisenbahnministerium hat, um den Wünschen jener Parteien entgegenzukommen, welche in größerem Umfange Eilgüter mit Beförderungsscheinen (insbesondere Milch im Abonnement) zum Versand bringen, angeordnet, daß fortan zur Sicherheitsleistung, welche bisher in Bargeld für jede einzelne Station zu erlegen war, auch Wertpapiere, Bürgscheine und Garantiebriefe angenommen werden, und zwar auch dann, wenn ein Absender für mehrere Versandstationen zusammen Sicherheit leistet. Nur müssen in diesem Falle die von der betreffenden Partei zu entrichtenden Gebühren für einen Monat mindestens K 400 betragen. Hiebei hat die Sicherheitsleistung in der $1^1/_2$fachen Höhe der Beförderungsgebühren eines Monats zu erfolgen. Parteien, welche von diesem Zugeständnisse Gebrauch machen wollen, haben ihr Ansuchen an jene Staatsbahndirektion zu richten, in deren Bereiche die Versandstationen liegen und hiebei die einzelnen Stationen, in welchen die Beförderung mit Beförderungsscheinen gewünscht wird sowie den Höchstbetrag bekanntzugeben, welcher für jede Station als Sicherheitsleistung angeboten wird. Dieselbe kann durch Wertpapiere erfolgen, welche nach den Bestimmungen der Staatseisenbahnverwaltung hiezu geeignet sind oder durch Bürgscheine (Garantiebriefe) von Bankinstituten, welche zur Bürgschaftsleistung zugelassen werden.

Personalangelegenheiten. Von den angekündigten Verbesserungen der Bezüge des Personals der k. k. Staatsbahnen, für die ein Betrag von 10 Millionen Kronen zur Verfügung steht, soll nach Zeitungsnachrichten ein Teil schon am 1. Oktober d. J. in Kraft treten.

Die Anfteilung der Summe von K 10,000.000 — ursprünglich waren bloß 8·3 Millionen Kronen bewilligt — ist in folgender Weise festgesetzt: 1. Eine Verbesserung der Systemisierung und eine Vermehrung der Stellen, insbesondere in der VII. Rangsklasse, wofür K 500.000 beansprucht werden.

2. Auf die Gleichstellung der Bezüge der Inspektoren mit jenen von Staatsbeamten gleichen Ranges entfallen K 50.000.

3. Das Uniformabnützungspauschale für Beamte, welche Uniform tragen müssen, wird mit K 120 jährlich festgesetzt, was einen Aufwand von K 40.500 verursacht.

4. Für die Beamten, Unterbeamten und Diener treten nachstehende Verbesserungen ein: *a*) Herabsetzung der Einheitssätze bei Einschätzung der Naturalwohnungen um 20 bis 30% (Aufwand K 60.000); *b*) Regelung des Quartiergeldes in jenen Städten, in welchen es geringer ist, als die Aktivitätszulage der Staatsbeamten; *c*) Erhöhung der Nachtdienstzulagen für Verkehrsbeamte in Dispositionsstationen auf K 2, für Telegraphenbeamte auf K 1, in den übrigen Stationen auf K 1·50, bezw. K —·75. Dort, wo bereits Nachtdienstzulagen bestanden, findet eine Erhöhung auf K 1·50 und K —·75 statt; ferner werden dem gesamten Verschubpersonal Nachtdienstzulagen gewährt.

5. Alle Stationsvorstände erhalten eine Funktionszulage (Aufwand K 380.000).

6. Reisepauschalien und Bahnerhaltungsdienste, einschließlich der Bahnmeister vom 1. Oktober an (Aufwand K 22.000). Die Maschinenmeister erhalten eine Zulage pro Monat von K 40 (Aufwand K 80.000). Die Fahrgebühren der Zugsbegleitung und des Maschinenpersonales werden mit 20% erhöht (Aufwand K 2,000.000). Ferner werden Zulagen für Kassen- und Kalkulationsbeamte in der Höhe von K 72 bis 144 jährlich (Aufwand K 230.000) eingeführt, für die Kesseluntersuchung werden je K 10 bewilligt, und endlich hat das Eisenbahnministerium Normen aufgestellt, welche eine weitgehende Gewährung von Erholungsurlauben möglich machen und die Amts- und Dienststunden gleichmäßig fixieren.

Für die Verbesserung des automatischen Avancements ist eine Million Kronen in Aussicht genommen, für die Erhöhung der Taglöhne und für die Regelung der Überstunden bei den Magazinsarbeiten sind K 2,500.000 bestimmt.

Nichtsdestoweniger herrscht unter den Bediensteten der k. k. Staatsbahnen eine große Unzufriedenheit und in vielen Versammlungen wurde ausgesprochen, daß die in Aussicht

Digitized by Google

genommenen Verbesserungen unzureichend seien. Diese Unzufriedenheit ist insbesondere bei dem Personale der k. k. Nordbahndirektion groß. Die passive Resistenz und Demonstrationsanfzüge wurden angekündigt.

II. Schiffahrt.

Seeschiffahrt: Die Ausgestaltung des Triester Hafens wird mit Nachdruck betrieben. Im alten Freihafen gelangen in den Jahren 1907 bis 1909 für die Errichtung von neuen Straßen und Geleisen, zum Bau von Magazinen und Hangars Arbeiten im Ausmaß von $3^1/_2$ Millionen Kronen zur Durchführung, während die Auslagen im Zollhafen für dieselben Bauten sich auf $2^1/_2$ Millionen Kronen belaufen werden. Im sogenannten neuen Hafen schreiten die Arbeiten dem Bauprogramm entsprechend vorwärts. Gegenwärtig stehen ein großes Plateau mit zwei Moli und zwei Riven sowie die drei Wellenbrecher in Arbeit. Von dem 364.500 m^2 umfassenden Plateau sind mehr als drei Viertel ausgeführt. Das letzte Viertel wird wahrscheinlich im Sommer ausgeführt werden können. Auch der Bau der beiden Riven ist so weit vorgeschritten, daß die eine bereits im laufenden Monat, die andere spätestens aber im Frühjahr wird fertiggestellt werden. Der nördliche Wellenbrecher wird schon im nächsten Jahre zur Vollendung kommen, der mittlere anfangs 1910 und der technisch besonders schwierige, 1600 *m* lange südliche Wellenbrecher im Sommer 1910. Für die Ausrüstung des neuen Hafens mit Hangars und Lagerhäusern und den für die Abwicklung des geschäftlichen Verkehrs erforderlichen Anlagen ist ein genauer Plan ausgearbeitet worden, dessen Details schon in der nächsten Zeit festgesetzt werden. Die Riven VI und VII werden schon in kurzer Zeit für die Handelstätigkeit zur Verfügung stehen, und es ist der Bau einer Durchzugsstraße von anderthalb Kilometer Länge im Zuge.

III. Nachrichtendienst.

Post: Durch die seit wenigen Tagen eröffneten neuen staatlichen Postautomobillinien ist den zahlreichen Freunden der Südtiroler Alpenpracht Gelegenheit geboten worden, im bequemen Auto mit Vierzigkilometer-Geschwindigkeit von Bozen aus in sechs Stunden in das „Herz der Dolomiten" zu gelangen. Die sieben großen Automobile, die bisher in Verkehr gesetzt wurden, geben je zehn Passagieren Raum und sind sowohl gegen Wetterunbilden als auch gegen unvorhergesehene Unfälle mit allem Zweckmäßigen, sogar mit einem transportablen Feldtelephon, eingerichtet. Die Fahrt beginnt in Bozen bei dem dortigen großen Postamtsgebäude. Südwärts geht es zunächst durch das Etschtal, durch die Ortschaften Leifers und Branzoll über Auer hinauf zum 1000 *m* hohen Luganosattel. Über Predazzo und den Rolle-Paß gelangt man in das Tal hinunter, in dem sich die liebliche Ortschaft San Martino di Castrozza ausbreitet. Auf der Rückkehr von St. Martino di Castrozza über den Rolle-Paß kann man gleich von Predazzo aus die Autofahrt ins Fassatal (Vigo di Fassa) über Campitello, Canazei und den Pordoj Paß nach Buchenstein und Arabba bis Pieve di Livinallonga fortsetzen.

CHRONIK.

Personalnachricht. Der Verwaltungsrat der Aussig-Teplitzer Bahn hat den Baurat im k. k. Eisenbahnministerium Bruno Ritter v. Enderes zum Zentralinspektor und Stellvertreter des Generaldirektors Rosche für technische Angelegenheiten ernannt.

Jubiläumsstiftung zugunsten der Kinder von Bediensteten der k. k. Staatsbahnen. Aus den Kreisen der Beamten der staatlichen Eisenbahnverwaltung ist die Anregung zur Gründung einer Kaiserjubiläums-Stiftung zum Zwecke der Fürsorge für Kinder von Bediensteten der österreichischen Staatsbahnen hervorgegangen. Diese Stiftung, deren Segnungen in erster Linie den der mütterlichen Pflege und Obhut entbehrenden Kindern zugewendet werden sollen, ist dank der ihr allseits zugekommenen Unterstützung und Förderung der Verwirklichung nahegerückt. Es sind bereits zahlreiche ansehnliche Spenden für den edlen Zweck eingelaufen, vor allem ist die Widmung eines Betrages von 100.000 Kronen seitens der Berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen hervorzuheben. Auch der Absatz der Lose der zugunsten der Stiftung veranstalteten, mit wertvollen Treffern dotierten Lotterie, deren Ziehung am 2. Dezember stattfindet, gestaltet sich äußerst lebhaft, und es dürfte sowohl die Lotterie, als auch verschiedene andere Veranstaltungen, welche zugunsten der Stiftung in Wien und an anderen Orten geplant sind, ein ansehnliches Erträgnis liefern. Hoffentlich wird es gelingen, die Stiftung mit einem Kapital ins Leben zu rufen, welches ausreicht, um in jedem Direktionsbezirke der österreichischen Staatsbahnen wenigstens für die bedürftigsten Kinder durch Errichtung von Heimstätten oder Sicherstellung von Stiftsplätzen in derartigen bereits bestehenden Anstalten vorzusorgen.

Vorbereitungskurs für die staatliche Lehramtsprüfung aus der französischen Sprache beim Schulverein für Beamtentöchter. Wien VIII. Langegasse 47. Dieser Kurs umfaßt zwei Jahrgänge. Kandidatinnen mit guten Vorkenntnissen können in den zweiten Jahrgang auf Grund einer Aufnahmsprüfung eintreten. Unterrichtsgegenstände sind: deutsche Sprache und Literatur, französische Sprache und Literatur und Pädagogik.

Der Unterricht wird vom 1. Oktober an an vier Nachmittagen mit 14 Stunden wöchentlich erteilt. Das jährliche Schulgeld beträgt K 216. Töchter von Staats-, Landes-, Kommunal-, Eisenbahnbeamten, Offizieren, Beamten der Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft und der österreichisch-ungarischen Bank zahlen die Hälfte. Die Einschreibungen finden täglich vormittags in der Direktionskanzlei des Lyzeums, VIII. Langegasse 47, statt, wo auch die Anmeldungen für den französischen Konversationskurs entgegengenommen werden.

Internationales Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr. Am 22. November l. J. sind die Ratifikations-Urkunden für das am 19. September 1906 unterzeichnete Zweite (Berner) Zusatz-Übereinkommen zu dem Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr von den Bevollmächtigten der beteiligten Staaten in die Hand des schweizerischen Bundesrates niedergelegt worden. Gemäß Artikel 4 des bezeichneten Zusatz-Übereinkommens wird dasselbe am 22. Dezember 1908 in Kraft treten. Wir haben die wesentlichsten der beschlossenen Neuerungen bereits in Nr. 30 unserer Zeitung ex 1906 mitgeteilt.

Verkehr und Einnahmen der österreichischen Eisenbahnen im Juni 1908.

A. Haupt- und Lokalbahnen.

Im Monate Juni 1908 wurden auf den österreichischen Haupt- und Lokalbahnen 21,360.635 Personen und 10,601.552 *t* Güter befördert und K 68,831.937 vereinnahmt, d. i. pro Kilometer K 3139.

Im gleichen Monate 1907 betrug die Einnahme K 68,461.021 oder pro Kilometer K 3140; es resultiert daher für den Monat Juni 1908 eine Abnahme der kilometrischen Einnahmen um 0·03%.

Im ersten Halbjahr 1908 wurden 95,612.482 Personen und 66,197.903 *t* Güter befördert und K 385,322.898 ver-

Digitized by Google

einnahmt. In der gleichen Zeitperiode 1907 betrug die Einnahme K 372,954 722. Da die durchschnittliche Gesamtlänge der österreichischen Haupt- und Lokalbahnen für die ersten sechs Monate laufenden Jahres 21.895 *km*, für den gleichen Zeitraum 1907 dagegen 21.780·5 *km* betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme pro Kilometer für das erste Halbjahr 1908 auf K 17.627, gegen K 17.123 im Vorjahre, d. i. um K 504 günstiger oder, auf das Jahr berechnet, pro 1908 auf K 35.254 gegen K 34.246 im Vorjahre, d. i. um K 1008, mithin um 2·9% günstiger.

B. Kleinbahnen und diesen gleichzuhaltende Bahnen.

Die durchschnittliche Gesamtlänge der Bahnen dieser Gruppe betrug im Monate Juni 1908 599·72 *km*. Befördert wurden 34,012.093 Personen und 34.487 *t* Güter, wofür K 4,952.472 vereinnahmt wurden. Im gleichen Monate 1907 wurden bei 571·28 *km* Betriebslänge K 4,269.594 eingenommen. Im ersten Halbjahr 1908 betrug die Gesamtfrequenz 176,888.842 Personen und 193.272 *t* Güter mit einer Gesamteinnahme von K 25,088.370.

Betriebsergebnisse der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn im Jahre 1907. Nach dem Berichte des Verwaltungsrates sind die Einnahmen im abgelaufenen Geschäftsjahre mit K 10,435.851 gegen jene des Jahres 1906 um K 502.116 oder 5·05% gestiegen. Da aber die Ausgaben um K 508.118 (6·42%) zugenommen haben, ist der Nettoertrag gegen das Vorjahr um K 6001 gesunken. Der garantierte Reinertrag von K 3,838.371 ist nicht erreicht worden und muß im Sinne der Konzession für das Jahr 1907 mit K 1,826.808 vorschußweise ergänzt werden. Die Betriebsausgaben wuchsen um K 508.119 und diese Zunahme wurde durch die erhöhte Transportleistung, die Steigerung der Materialpreise, die Aufbesserung der Gehalte und Löhne sowie durch den Mehraufwand für die Verzinsung der schwebenden Schuld verursacht.

Die Betriebslänge der Südnorddeutschen Verbindungsbahn betrug mit Ende 1907 280 *km*, zuzüglich der gepachteten Strecken Reichsgrenze—Seidenberg—Liebau und Königshan—Schatzlar 290 *km*. An Fahrbetriebsmitteln waren vorhanden: 85 Lokomotiven, 70 Tender, 171 Personen- und 1435 Güterwagen sowie 6 Schneepflüge. Im Laufe des Berichtsjahres hat der Stand an Fahrbetriebsmitteln keine Veränderung erfahren.

Befördert wurden: 3,337.313 (+ 135.147) Personen mit einer Einnahme von K 2,020.743 (— 36.909 infolge der Abnahme der Reisenden I. und II Klasse), 5044 *t* Gepäck (— 99) mit einer Einnahme von K 75.671 (+ 1779) und 2,754.998 *t* Güter (+ 173.822) mit einem Erträgnis von K 8,167.416 (+ 516.325).

Auf Grund der vom Staat übernommenen Ertragsgarantie hat die Gesellschaft bis Ende 1907 den Betrag von K 68,431.998 empfangen.

Aus der Gebarung des Jahres 1907 ergibt sich ein Überschuß von K 96,391, so daß mit Zuschlag des Gewinnvortrages vom Jahre 1906 der Betrag von K 395.496 der Generalversammlung zur Verfügung stand. Der am 1. Juli 1908 fällige Aktiencoupon erhält die Minimalrente von K 8 als Akonto-Zahlung für das I. Semester 1908 und K 1 als Restdividende für 1907.

Betriebsergebniss der Wiener Stadtbahn im Jahre 1907. Am 29. April l. J. fand eine Vollversammlung der Kommission für Verkehrsanlagen statt, in welcher die Bilanz der Stadtbahn für 1907 vorgelegt wurde. Die Einnahmen betrugen K 5,673.621, die Betriebsausgaben K 7,007.731. Es ergibt sich sonach ein Defizit von K 1,334.109 gegen K 724.045 im Vorjahre. Die bereits im Vorjahre eingesetzte bedeutende Steigerung der Personenfrequenz hat im Berichtsjahre in noch weit lebhafterem Maße angehalten, indem die Zahl der Reisenden von 31,147.771 im Jahre 1906 auf 33,703.566 im Jahre 1907, mithin um 2,555.795 Reisende gestiegen ist und damit die höchste Frequenzziffer der Wiener Stadtbahn von 33,807.873 Reisenden im Jahre 1902 nahezu erreicht hat. Dagegen hat die bereits im Vorjahrsberichte hervorgehobene Abnahme des Frachtenverkehrs sich noch bedeutend stärker fühlbar gemacht. Die beförderte Gütermenge ist von 464.670 *t* auf 379.730 *t* und die Einnahmen aus diesem Verkehre von K 995.384 auf K 920.950 im Jahre 1907 gesunken. Dieser Einnahmenausfall konnte auch durch die Steigerung der Einnahmen aus dem Personen- und Gepäcksverkehre nicht wettgemacht werden. Die Frage der eventuellen Einführung des elektrischen Betriebes auf der Wiener Stadtbahn hat auch während des Berichtsjahres den Gegenstand eingehender Studien seitens des Eisenbahnministeriums gebildet. Diese haben zu einer Entscheidung dahin geführt, daß dem auszuarbeitenden Projekte für die Umgestaltung der Wiener Stadtbahn auf elektrischen Betrieb das System des Motorwagenbetriebes zugrunde zu legen sei. Die generellen technischen Vorfragen für dieses Projekt sind bereits der Lösung zugeführt worden, und zwar wurde vorerst auf Grund eines den Wünschen des Publikums Rechnung tragenden Verkehrsprogramms bestimmt, welche baulichen Erweiterungen notwendig wären, um die gewünschte gleichmäßige Verdichtung des Verkehrs auf den Haupt- und Lokalbahnlinien der Wiener Stadtbahn überhaupt technisch zu ermöglichen. Bevor jedoch die Arbeiten für die Einführung des elektrischen Betriebes auf der Wiener Stadtbahn in Angriff genommen werden, sind verschiedene Fragen administrativer und finanzieller Natur, namentlich hinsichtlich der Beschaffung der erforderlichen Geldmittel, klarzustellen. In dieser Richtung sind gegenwärtig Verhandlungen zwischen dem Eisenbahnministerium und dem Finanzministerium anhängig.

LITERATUR.

Französische Unterrichtsbriefe von Rektor H. Michaelis und Prof. Dr. P. Passy. II. Kursus, Brief 31—35. Verlag von E. Haberland, Leipzig-R., Eilenburgerstraße 10/11. Preis jedes Briefes 75 Pf.

Je mehr sich dies großzügige Unterrichtswerk seinem Abschlusse nähert, desto deutlicher erkennt man, daß es zum Besten gehört, was auf diesem Gebiet erschienen ist. Mit großem Interesse verfolgt man den gründlichen Aufbau, die zweckentsprechende Gruppierung und die Gestaltung des Werkes zu einem einheitlichen organischen Ganzen. Die Briefe 31 und 32 entrollen ein abgeschlossenes Bild der französischen Revolution und der Folgezeit (1789—1814), die den Übergang vom 18. zum 19. Jahrhundert vermittelt. Die Briefe 33—35 behandeln dann, rückwärtsschreitend, die Hauptvertreter der französischen Literatur des 18. Jahrhunderts. Nur der Sachkundige merkt die in dem Werke steckende mühevolle Arbeit, deren Früchte der Lernende fast mühelos erntet. Das Werk wird sich ohne Zweifel den ihm gebührenden Platz erobern.

Handbuch der Ingenieurwissenschaften. Fünfter Teil: Der Eisenbahnbau. Herausgegeben von F. Loewe und Dr. H. Zimmermann. Vierter Band: Anordnung der Bahnhöfe. Erste Abteilung: Einleitung, Zwischen- und Endstationen in Durchgangsform, Verschiebebahnhöfe, Güter- und Hafenbahnhöfe. Bearbeitet von A. Goering und M. Oder. Mit 420 Abbildungen im Text, 9 Texttafeln und 5 lithographierten Tafeln. Preis Mk. 14, geb. Mk. 17. Leipzig W. Engelmann 1907.

Die Lehre vom Bahnhofbau hat sich in jüngster Zeit zu einer exakten Wissenschaft ausgebildet und das vorliegende Buch bezeichnet heute wohl die bedeutsamste Etappe auf diesem Wege. Es behandelt auf 336 Seiten ausschließlich die Anordnung der Geleise, Geleisgruppen und zugehörigen baulichen Einrichtungen der im Titel genannten Bahnhöfe. Diese Behandlung, stets vom Betriebe der Bahnhöfe ausgehend,

Digitized by Google

ist eine so gründliche, die Auflösung der Anlagen in die möglichen typischen Formen eine so systematische, daß der Leser wie von einem erhöhten Standpunkte aus die vielgestaltigen Aufgaben des Bahnhofbaues überblicken und die Mittel zu ihrer Lösung selbständig beurteilen lernt.

Der Abschnitt „Zwischen- und Endstationen in Durchgangsform für Personen, und Güterbahnhöfe", eine den Stoff bei aller Knappheit erschöpfende vorzügliche Studie, stammt noch von Geh. Rat Prof. Goering her, der leider vor Bearbeitung der großen Personen- und Abstellbahnhöfe verschied. Diese Arbeit wurde nunmehr von Prof. Oder übernommen und wird demnächst als 2. Abteilung selbstständig erscheinen. Die von diesem Autor bereits fertiggestellten Abschnitte über Verschiebe-, Güter- und Hafenbahnhöfe wurden daher mit dem Abschnitt über Durchgangsbahnhöfe vereint, in vorliegender erster Abteilung der Öffentlichkeit übergeben.

Prof. Oder hat schon im Jahre 1904 mit seiner Studie über die Betriebskosten auf Verschiebebahnhöfen im Archiv für Eisenbahnwesen gezeigt, wie dieser spröde Stoff exakt behandelt werden kann und hat dort über Blums einschlägige Untersuchungen weit hinausgehend, die Beurteilung über die zweckmäßigste Wahl der Verschiebeanlagen bei gegebenen Betriebsverhältnissen auf eine wissenschaftliche Basis gestellt. In diesem Geiste ist auch die vorliegende Arbeit gehalten: Die systematische Behandlung der Gesamtanordnung der Verschiebe- und Güterbahnhöfe und der Anordnung ihrer Teile sowie die Beschreibung, oder besser gesagt, die Schilderung der Betriebsweise großer bestehender Anlagen. Es verdient betont zu werden, daß diese Schilderung nie zu einer kursorischen verflacht, sondern die Betriebsvorgänge, wenn nötig, bis in die Einzelheiten verfolgt, eine Fülle wertvoller, ziffermäßiger Angaben bietet, Vor- und Nachteile bestehender Anlagen gegeneinander abwägt, also Mitteilungen enthält, die der Verfasser nur eingehendsten, mühevollen Erhebungen an Ort und Stelle verdanken kann. Diesen beiden Abschnitten, welche neun Zehntel des Buches ausmachen, ist ein kurzer Abschnitt über die Grundzüge der Güterförderung und des Güterzugsbetriebes vorausgestellt.

Der „Verein deutscher Eisenbahn-Verwaltungen" hat durch eine angemessene Preiszuteilung den hohen Wert des vorliegenden Werkes anerkannt, dessen zweiter noch schwieriger zu behandelnden Abteilung über Personen- und Abstellbahnhöfe die Fachwelt mit Interesse entgegensehen darf. Reitler.

CLUB-NACHRICHTEN.

Am 2. Oktober d. J. fand unter Vorsitz des Präsidenten Sr. Exzellenz Dr. v. Wittek eine Sitzung des Ausschußrates statt. In dieser entwickelte unter anderem Herr Direktor Arnold, der Obmann des Vortrags-Komitees, das Vortrags-Programm der kommenden Saison, welche am 27. Oktober d. J. halb 7 Uhr abends mit einem Vortrage des Herrn k. k. Ministerialrates Hugo Koestler: „Der neue Verschub- und Abrollbahnhof Straßhof der k. k. Nordbahn-Direktion" eröffnet werden wird Nach den Mitteilungen des Herrn Direktor Arnold wird das Vortrags-Programm recht reichhaltig und interessant werden, so daß eine rege Teilnahme unserer Mitglieder zu erwarten ist.

In nächster Zeit soll der Rangierbahnhof in Straßhof der k. k. Nordbahn Direktion eröffnet werden. Über Anregung des Herrn Inspektor Woitischek und mit dessen Hilfe wird das Exkursions-Komitee die geeigneten Schritte tun, um unseren Mitgliedern die Besichtigung dieser großartigen Anlage zu ermöglichen.

Der Schriftführer: Ober-Ingenieur B. Kriser.

Veränderungen im Mitgliederstande im Monate September 1908.

Ausgetreten ist:

Das wirkliche Mitglied: Herr Dr. Johann Ritter von Prunkul, Bahnsekretär der k. k. österr. Staatsbahnen.

Eingetreten sind:

Die Herren wirklichen Mitglieder: Heinrich Hill. Inspektor der k. k Eisenbahnbau-Direktion; Leopold Siegmund, Oberrevident der k. k. österr. Staatsbahnen im Eisenbahnministerium, Hadersdorf-Weidlingau; Olaf Edler von Medritzer, k. u. k. Oberleutnant im Eisenbahnbureau des k. u. k. Generalstabes; Sigmund Hahn, Bureauvorstand der k. k. Nordbahndirektion; Vinzenz Kleuhart, Ingenieur der Vereinigten Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft.

Stand mit Ende September 1908: 2 Ehrenmitglieder, 597 wirkliche, 37 unterstützende und 3 korrespondierende Mitglieder.

Neue Begünstigungen*).

Trianontheater, I. St. Annahof, Annagasse 3. Anweisungen zum Bezuge von ermäßigten Karten auf Logensitze K 2.40 statt K 3.–, Parkett und Balkonsitze K 1.60 statt K 2.–, Seitenparkett K 1.20 statt K 1.50 sind im Clubsekretariat und bei den Ausgabestellen erhältlich. Die Anweisungen sind an Sonn- und Feiertagen sowie am Sylvesterabend ungiltig.

Melchert & Saipt, Tuch- und Modewaren, I. Churhausgasse 1 (im Deutschen Hause), bei Einkäufen bis K 100.– 10%, bei Einkäufen über K 100.– 15%.

Luster- und Metallwarenfabrik Alois Pragan & Bruder G. m. b. H, Beleuchtungsobjekte für Gas- und elektrisches Licht II. Untere Augartenstraße 26, 15%.

Jaques Fröschels, Sonnen- und Regenschirm-Fabrik, VI. Mariahilferstraße Nr. 61, 20%.

Mader & Fröschel, Spazier-, Schirm- und Peitschenstock-Manufaktur, VII. Mariahilferstraße Nr. 61, 20%.

Kaiser-Jubiläums-Möbelausstellung, k. k. Gartenbau-Säle, I. Parkring 12, stellt den Mitgliedern Vereins-Eintrittskarten zum Preise von 40 Heller per Stück zur Verfügung.

Diese Eintrittskarten sind gegen Barzahlung nur im Clubsekretariate erhältlich.

Zirkus Cesar Sidoli, XV. Märzstraße (Zirkus Schumann-Gebäude). Vom 6. Oktober bis 29. November 1908 gewährt unseren Mitgliedern an Wochentagen folgende Ermäßigungen und zwar für:

Loge (zu 4 Plätzen)	anstatt K	20.–	nur K	16.–
Fremdenlogensitz . .	„ „	5.–	„ „	4.–
Parkett u. Tribüne .	„ „	3.–	„ „	2.–
Balkon	„ „	2.50	„ „	1.80
I. Platz	„ „	2.–	„ „	1.50
II. Platz	„ „	1.20	„ „	0.80
Galerie	„ „	0.60	„ „	0.40

Anweisungen auf diese ermäßigten Karten sind im Clubsekretariate und bei den bekannten Ausgabestellen erhältlich.

Notiz.

Der Modus beim Bezuge von Ermäßigungskarten für das Theater a. d. Wien ist der bisher übliche (Anmeldung beim Clubsekretär mindestens am Tage vor dem Besuchstage). Der gleiche Vorgang gilt nunmehr auch für das Raimund-Theater.

Mitteilung.

Herr Revident Ferdinand Brauner hat sich bereit erklärt, auch fernerhin den Verschleiß von Anweisungen zum Bezuge ermäßigter Karten für Theater und Vergnügungs-Etablissement für den Bereich der k. k Nordbahndirektion beizubehalten.

Das Benefizien-Komitee.

Exkursion nach Straßhof.

Am 25. Oktober d. J. findet über Einladung der k. k. Nordbahn-Direktion eine Exkursion der Mitglieder nach Straßhof zwecks Besichtigung des neuen Verschubbahnhofes, der modernsten Anlage dieser Art in Österreich, statt. Abfahrt vom Wiener Nordbahnhof 9 Uhr vormittags. Rückkunft um 12 Uhr 30 Min. nachmittags.

Die Teilnehmerkarten werden im Clubsekretariat ausgefolgt und müssen bis zum 20. 7 Uhr abends, behoben sein.

Nachträgliche Anmeldungen können nicht berücksichtigt werden.

Das Exkursions- und Geselligkeits-Komitee.

*) Wir ersuchen von dieser sowie von allen bisherigen Begünstigungen bei jeder sich bietenden Gelegenheit Gebrauch zu machen und eventuell auf die Begünstigungen Bezug habende Wünsche und Reklamationen dem Clubsekretariat brieflich bekanntzugeben.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten.

Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hilscher.

Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

Fusion Unionbank-Internationale Elektrizitätsgesellschaft.

Die Unionbank und die Internationale Elektrizitätsgesellschaft haben die außerordentlichen Generalversammlungen, welchen die Anträge wegen Fusionierung der beiden Gesellschaften zur Beschlußfassung vorgelegt werden, für den 14. Oktober einberufen.

K. k. Staatsbahndirektion Wien.

Einführung der Winterfahrordnung 1908/09 (Fernverkehr).

Mit 1. Oktober l. J. tritt die Winterfahrordnung auf den Linien der k. k. Staatsbahnen in Kraft. Gegenüber der gleichen Fahrplanperiode des Vorjahres ergeben sich nachstehende wesentliche Änderungen bezw. Verbesserungen:

Linien Wien—Wels (Passau)—Salzburg—Innsbruck—Lindau, Wien—Amstetten—Selzthal—Bischofshofen—Innsbruck—Lindau (Buchs), Wien—Amstetten—Pontafel—Triest k. k. St. B. Der Schnellzug Nr. 3 wird um 5 Minuten früher als im Vorjahre, das ist um 7 Uhr 30 Minuten früh, wie in der Sommerfahrordnung von Wien abgehen; der Lauf der bisher mit diesem Zuge und bei dem Zuge Nr. 4 (Wien an 9 Uhr 20 Minuten abends) bis Frankfurt a. M. rollenden direkten Wagen aller drei Wagenklassen und des Speisewagens wird bis Wiesbaden ausgedehnt; überdies werden bei diesen Zügen direkte Wagen aller drei Wagenklassen zwischen Wien—München geführt werden.

Der Orient-Expreßzug Nr. 9 wird um 5 Minuten früher, das ist um 8 Uhr 55 Minuten vormittags, von Wien abgehen. Der Anschluß dieses Zuges von Budapest bleibt unverändert. Bei den zwischen Wien—Pontafel bezw. Triest verkehrenden Schnellzügen Nr. 101 (Wien ab 9 Uhr abends) und Nr. 102 (Wien an 7 Uhr 20 Minuten früh) wird zwischen Wien und Triest außer dem direkten Wagen I./II. Klasse auch ein direkter Wagen III. Klasse geführt. Im Monate Oktober verkehren im Anschlusse an die Schnellzüge Nr. 3 (Wien ab 7 Uhr 30 Minuten früh) und Nr. 4 (Wien an 9 Uhr 20 Minuten abends) in der Strecke Amstetten—Selzthal die neu eingeführten Schnellzüge Nr. 903 und Nr. 904, welche in Selzthal unmittelbare Fortsetzung nach Bischofshofen und Aussee finden; mit diesen Zügen werden direkte Wagen aller drei Wagenklassen zwischen Wien—Aussee und Wien—Bischofshofen rollen. Der um 9 Uhr 25 Minuten vormittags von Wien-Westbahnhof abgehende Personenzug Nr. 13 und der um 7 Uhr 15 Minuten abends in Wien-Westbahnhof ankommende Schnellzug Nr. 310 erhalten in Amstetten durch die mit 1. Oktober l. J. neu zur Einführung gelangenden Personenzüge Nr. 921 und Nr. 922 unmittelbaren Anschluß nach und von St. Michael bezw. Neumarkt in Steiermark, wodurch weitere günstige Tagesverbindungen zwischen Wien und den Gesäusestationen geschaffen wurden.

Der Personenzug Nr. 313. (Wien-Westbahnhof ab 6 Uhr 15 Minuten abends) verkehrt, wie während der Sommerfahrplanperiode, bis St. Valentin, wo er unmittelbaren Anschluß nach Steyr findet. Der Personenzug Nr. 320 (Wien-Westbahnhof an 3 Uhr 35 Minuten nachmittags) verkehrt ab 1. Oktober in der Strecke Linz—Wien statt wie im Vorjahre in der Strecke Amstetten—Wien.

Der Personenzug Nr. 321, Abfahrt von Wien-Westbahnhof um 7 Uhr 10 Minuten abends, verkehrt direkt von Wien bis Hainfeld; in der Gegenrichtung wurde eine direkte Zugsverbindung zwischen Hainfeld und Wien mit Personenzug Nr. 322 (Wien an 10 Uhr 20 Minuten vormittags) geschaffen.

Zur Erleichterung des Besuches von Wintersportplätzen wird in der Zeit vom 28. November 1908 bis Ende März 1909 der neu eingelegte direkte Personenzug Nr. 335 mit äußerst günstigen Fahrzeiten verkehren, welcher an Vortagen vor Sonn- und Feiertagen mit Ausnahme des 24. Dezember, dagegen am 25. Dezember um 10 Uhr 55 Minuten abends von Wien-Westbahnhof abgehen, über Amstetten, durch das Gesäuse verkehren und am folgenden Morgen um 5 Uhr 50 Minuten früh in Windischgarsten und um 6 Uhr 11 Minuten früh in Aussee eintreffen wird. In der Gegenrichtung wird in derselben Zeitperiode an allen Sonn- und Feiertagen mit Ausnahme des 25. und 26. Dezembers l. J. der Personenzug Nr. 336 verkehren, welcher von Windischgarsten um 5 Uhr 50 Minuten nachmittags und von Aussee um 5 Uhr 15 Minuten nachmittags abgehen und um 11 Uhr 35 Minuten abends in Wien eintreffen wird. Bei diesen Zügen werden direkte Wagen aller drei Wagenklassen zwischen Wien und Aussee bezw. Windischgarsten über Selzthal geführt werden.

Die Wintersportzüge Nr. 227 (Wien ab 6 Uhr 5 Minuten früh) und Nr. 228 (Wien an 9 Uhr 40 Minuten abends) zwischen Wien und St. Ägyd a. N. bleiben wie im Vorjahre aufrecht.

Strecke Wien—Eger und Wien—Prag.

Der Fahrplan dieser Strecke wurde durch die Neueinführung der Personenzüge Nr. 21 und Nr. 24, welche zwischen Wien und Sigmundsherberg, bezw. umgekehrt verkehren, wesentlich verbessert; Zug Nr. 21 wird von Wien K. F. J.-B. um 5 Uhr 30 Minuten früh abgehen, in Sigmundsherberg, wo er unmittelbaren Anschluß nach Horn findet, um 8 Uhr 6 Minuten vormittags eintreffen und in allen dazwischenliegenden Stationen und Haltestellen anhalten. In der Gegenrichtung wird Zug Nr. 24 um 8 Uhr 30 Minuten vormittags von Sigmundsherberg, wo er unmittelbaren Anschluß von Horn erhält, abgehen, in allen Zwischenstationen und Haltestellen anhalten, in Tulln Anschluß aus der Richtung St. Pölten finden und in Wien um 11 Uhr 10 Minuten vormittags eintreffen. Auf allen übrigen Nebenlinien der k. k. Staatsbahndirektion Wien ergeben sich gegenüber der gleichen Periode des Vorjahres keine nennenswerten Veränderungen des Fahrplanes. Nähere Details sind aus den ausgehängten Fahrplanplakaten sowie aus dem bei den Personenkassen, in den Tabaktrafiken und Zeitungsverschleißen Wiens erhältlichen verkäuflichen Taschenfahrplan ersichtlich.

Die Änderungen im Lokal- und Stadtbahnverkehre Wiens werden gesondert verlautbart.

Niederländisch-Deutsche Eisenbahnverbände.

Einführung des Verbandsgütertarifes Teil I, Abteilung B.

Mit 1. November l. J. tritt für die Niederländisch-Deutschen Eisenbahnverbände ein neuer Verbandsgütertarif, Teil I, Abteilung B in Kraft, welcher in der Station Reichenberg und bei der unterzeichneten Direktion zur Einsicht bereit erliegt; Exemplare sind bei der königl. Eisenbahndirektion in Köln und bei der unterzeichneten Direktion zum Preise von 50 Pfg. bezw. 59 Heller erhältlich.

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Kundmachung.

Der Verwaltungsrat beehrt sich die Herren Aktionäre zur 58. (außerordentlichen) Generalversammlung einzuladen, welche Samstag den 31. Oktober 1908, um 10 Uhr vormittags in Wien, im Sitzungssaale des I. allgem. Beamtenvereines der österr.-ungar. Monarchie, I. Wipplingerstraße 25, stattfindet.

Gegenstände der Verhandlung sind:

1. Beschlußfassung über ein Übereinkommen mit der hohen k. k. Staatsverwaltung, betreffend die Erwerbung der k. k. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn durch den Staat.

2. Beschlußfassung über die eventuelle Auflösung der k. k. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn-Gesellschaft und über die Durchführung der Liquidation.

Wien, im September 1908.

Der Verwaltungsrat.

(Nachdruck wird nicht honoriert.)

Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Verkehr.

Einführung des Nachtrages VI zum Tarifheft 1.

Mit 20. Oktober 1908 tritt zum Tarifheft 1 für den Ost-Mitteldeutsch-Sächsischen Verkehr vom 1. Jänner 1907 der Nachtrag VI in Kraft.

Exemplare erliegen in den Stationen Reichenberg, Raspenau und Friedland i. B. sowie bei der unterzeichneten Direktion zur Einsicht bereit und sind zum Preise von je 5 Pfg. bezw. 6 Heller, bei der königl. Eisenbahndirektion in Berlin und bei der unterzeichneten Direkion erhältlich.

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Braunkohlenverkehr von Moys bei Görlitz (K. E. D. Breslau) nach Tschernhausen S. N. D. V. B.

Einführung eines direkten Frachtsatzes.

Mit Giltigkeit vom 1. November 1908 bis auf Widerruf, längstens bis 1. Februar 1910, wird für die Beförderung von Braunkohlen und Braunkohlenbriketts bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens von Moys bei Görlitz (K. E. D. Breslau) nach Tschernhausen S. N. D. V. B. ein direkter Frachtsatz von 239 Hellern für 1000 *kg* eingeführt.

Für die Beförderung sind die Bestimmungen des Teiles I, Abt. *A* und *B* des „Eisenbahn-Gütertarifes für den Verkehr zwischen den österreichischen und ungarischen Eisenbahnen einerseits, den deutschen, luxemburgischen, belgischen und niederländischen Eisenbahnen andererseits" maßgebend.

Das Abladen obliegt dem Empfänger.

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn,
auch namens der königl. Eisenbahndirektion Breslau.

Niederschlesisch-Österreichischer Kohlenverkehr.

Tarif vom 1. Oktober 1908. Einführung neuer Frachtsätze für Vordernberg (L. V. E.).

Mit Giltigkeit vom 20. November 1908 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1910, werden die im obgenannten Tarife für Vordernberg (L. V. E.) enthaltenen Frachtsätze um 80 Heller für 1000 *kg* erhöht.

K. k. priv. österreichische Nordwestbahn,
auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Digitized by Google

Wilhelm Beck & Söhne
k. u. k. Hoflieferanten
Wien, VIII. Langegasse 1, Zentrale.

FILIALEN: Lemberg, Innsbruck, Sarajevo.

Uniformen, Uniformsorten
Kürschnerwaren und Kappen
für Eisenbahnen. 081

Stefan v. Götz & Söhne
Wien und Budapest

Wien
XX/$_1$. Bez., Gießmanngasse 2.
XX/$_1$. Nordwestbahnstraße 53.

Budapest
b. Ganz & Co., Steinbrucherstr.

Eisenbahn-Sicherungsanlagen
Bahnschranken mit und ohne Vorläutesicherung,
Zentralweichenstellungen
Signalanlagen, Industriegeleisesicherungen, Geleisesperrbäume, Wechselsperren, Sperrschuhe, Sicherungs- und Signaleinrichtungen aller Art für Eisenbahnen und Ausrüstung hiezu.
Rein pneumatische Niederdruck-Weichen and Signalstellung nach den Patenten der General Railway Signal Co., Buffalo und Rochester U.S.A. und der British Pneumatic Railway Signal Co., Ltd. London.
Werkzeuge und Gebrauchsartikel
für den
Bahnbau, Bahnerhaltungs-
und
Betriebsdienst
Berg- und Hüttenwesen
Bremsschuhe, Waggonschieber etc. Patent Büßing
Bremsschlitten Patent Schön.
Seuthe'sche Knall- und Lichtsignale
Telegramm-Adresse: Bahngötz Wien Telephon.
„A B C“-Code fünfte Ausgabe in Verwendung.
Telephon 21682 und 21683 interurban. 107

RUNDSCHAU FÜR TECHNIK UND WIRTSCHAFT
ZENTRALORGAN FÜR DIE FORTSCHRITTE DER INDUSTRIE u. VERKEHRSTECHNIK FÜR SOCIALPOLITIK VOLKSWIRTSCHAFT u. VERWALTUNG
HERAUSGEBER DIPL. ING. ALFRED BIRK, EISENBAHNOBERING. a. D. O. Ö. PROF. a. d. K. K. DEUTSCHEN TECHN. HOCHSCHULE IN PRAG
VERLAG VON A. HAASE, PRAG I. ANNAHOF. POSTSPARKASSENKONTO 50.308. TELEPHON 30 B.
Alleinige Anzeigen-Aufnahme
M. Pozsonyi, Wien,
IX. Hörlgasse 5.

Um meine Waschmaschinen à 24 Kronen
mit einem Schlage überall einzuführen, habe ich mich entschlossen, dieselben zu obigem billigen En gros-Preis *ohne Nachnahme zur Probe* zu senden! Kein Kaufzwang! *Ziel 3 Monate!* Durch Seifenersparnis verdient sich die Maschine in kurzer Zeit! Leichte Handhabung! Leistet mehr wie eine Maschine zu 70 Kronen! Die Maschine ist aus Holz, nicht aus Blech und ist unverwüstlich! Größte Arbeitserleichterung! Schont die Wäsche wie bei der Handarbeit!
Schreiben Sie sofort an:
Paul Alfred Goebel, Innsbruck.
Vertreter auch zu gelegentlichem Verkauf überall gesucht.
Bitte nicht zu vergessen, die Bahnstation anzugeben, nach welcher die Maschine geschickt werden soll.

Österreichische
Siemens-Schuckert-Werke
Wien, XX/2. Engerthstraße 150.
Elektrische Beleuchtung 614
Elektrische Kraftübertragung
Elektrische Bahnen

Dynamomaschinen	Elektromotoren
Schaltapparate	Zähler
Installationsmaterial.	Bogenlampen.

Installationsbureau: VI/1 Mariahilferstraße Nr. 7.

Kraluper Mineralöl-Raffinerie
690
PRAG liefert helle und dunkle Zylinderöle für Normal- und Heißdampf, helle und dunkle Maschinenöle, Wagenachsenöle, Petroleum, Benzin, Fette etc. etc.

HUTTER & SCHRANTZ A.-G.
SIEBWAREN- u. FILZTUCHFABRIKEN.
K. u. K. HOF- LIEFERANTEN
Wien, VI. Windmühlgasse Nr. 20



empfehlen: **Stahldraht-Matratzen, Eisen- und Messing-Möbeln** etc. etc.
in vorzüglichster Ausführung zu sehr mäßigen Preisen.
Illustrierte Kataloge gratis und franko.

Darlehen!
Allgemeine Cautionsbank Aktiengesellschaft
General-Repräsentanz für Österreich:
WIEN, IV. Technikerstraße Nr. 5.

Die Allgemeine Cautionsbank gewährt an **Eisenbahnbeamte** Darlehen gegen Gehaltsvormerkung zu außerordentlich günstigen Bedingungen, u. zw.: 1. Die Bank fordert an Darlehenszinsen pro anno 6½%; selbstredend immer von der verbleibenden Restschuld. 2. Der Darlehenswerber hat sich hinsichtlich seines Gesundheitszustandes einer ärztlichen Untersuchung zu unterziehen. Die übliche teure Lebensversicherung wird jedoch nicht verlangt. Für den Fall des Ablebens des Darlehenswerbers erlischt die restierende Schuld, so daß den Erben keinerlei Verpflichtung auferlegt bleibt. Für diesen seitens der Bank gebotenen Vorteil ist alljährlich ein mäßiges Schadendeckungsentgelt, dessen Höhe sich nach dem Alter des Darlehenswerbers richtet, immer nur von der verbleibenden Restschuld zu bezahlen. 3. Die übliche Stellung der Bürgen kann gegen eine einmal zu entrichtende mäßige Zahlung unterbleiben. (3 Perzent der Darlehenssumme.) 4. Bei der Erteilung des Darlehens werden als einmalige Kosten die Barauslagen und 1 Perzent Bankprovision in Abrechnung gebracht.

Zu weiteren Informationen ist die Bank jederzeit bereit und stehen Antragsformulare zur Verfügung. 701

Für den Inseratenteil verantwortlich Annoncen-Expedition M. Pozsonyi, Wien, IX. Hörlgasse 5.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten. — Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Bilscher. — Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16

Digitized by Google

University Library NOV 23 1908

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

Redaktion und Administration: WIEN, I. Eschenbachgasse 11. Telephon Nr. 355. Postsparkassen-Konto der Administration: Nr. 806.245. Postsparkassen-Konto des Club: Nr. 850.690. Beiträge werden nach dem vom Redaktions-Komitee festgesetzten Tarife honoriert. Manuskripte werden nicht zurückgestellt.

ORGAN des Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

Erscheint von April bis Oktober am 1. und 15. jedes Monates von November bis März jeden Montag.

Abonnement inkl. Postversendung in Österreich-Ungarn: Ganzjährig K 10. Halbjährig K 5. Für das Deutsche Reich: Ganzjährig Mk. 12. Halbjährig Mk. 6. Im übrigen Auslande: Ganzjährig Fr. 20. Halbjährig Fr. 10. Bezugsstelle für den Buchhandel: Spielhagen & Schurich in Wien. Einzelne Nummern 30 Heller. Offene Reklamationen portofrei.

№ 27. Wien, den 2. November 1908. XXXI. Jahrgang.

Putzwolle

kardiert in Strähnen, offeriert in allen erdenklichen Qualitäten die

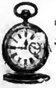
Erste österr. mechanische Putzwollfabrik

RUDOLF LÖWI

Wien, II. Engerthstraße 173—175.

Erstes und größtes Etablissement dieser Art, dessen Inhaber die kardierte Putzwolle vor 13 Jahren in Österreich mit größtem Erfolge einführte.

Monatliches Fabrikat über 100.000 Kilogramm.



PRÄZISIONS-UHREN

sowie alle anderen erdenklichen Sorten Echte Glashütte, Omega, Badollett, Schaffhausen usw.

Jede Uhr ist mit Fabrikszertifikat und 5jähriger Garantie versehen. Hunderte Anerkennungsschreiben

EUGEN DOLLINGER, Uhrmacher,

Wien, IV. Favoritenstraße Nr. 22

Bei Barzahlungen 10 Prozent.

Illustrierte Preisliste gratis und franko.

Klingers Reflexions-Wasserstands-Anzeiger



Über **200.000** Stück

in allen Industriestaaten der Welt im Betriebe.

Vorteile:

Wasserstand schwarz,
Dampfraum silberglänzend,
Rasches Erkennen des Wasserstandes,
Größte Betriebssicherheit,
Schutzgläser absolut überflüssig,
Täuschungen über den Stand des Wassers im Kessel ausgeschlossen.
Vollster Schutz gegen Explosionen wegen Wassermangel!



Kein Kessel sollte ohne diese Apparate in Verwendung stehen.

Gumpoldskirchner Maschinen- und Metallwaren-Fabrik

Rich. Klinger

GUMPOLDSKIRCHEN bei Wien.

617

Leopolder & Sohn

Wien, III/1 Erdbergstraße 52.

Leipzig-Schleussig, Seumestraße 86.

Fabrik für Telegraphen-Apparate, Telephone und Telephon-Zentral-Umschalter, elektrische Stations-Deckungssignale und Bahnwächter-Läutewerke für Eisenbahnen, Telegraphen-Batterien und Leitungsmateriale, Wassermesser eigenen Patentes für städtische Wasserwerke, Bierbrauereien und Maschinenfabriken.

Alle Telephon- und Telegraphen-Einrichtungen werden prompt ausgeführt und Voranschläge **kostenfrei** ausgearbeitet.

C. Schember & Söhne

k. und k. Hof-Brückenwagen und Maschinenfabrik

Wien, I. Akademiestrasse 4

empfehlen ihre Erzeugnisse in Lokomotiv-, Waggon-, Fuhrwerks-, Magazin- und Autom. Wagen sowie Wagen aller Art.

Schnelldreh-Revolverstahl №% Marke: %

als Schnell- und Hart-Drehstahl noch dort zu verwenden wo kein anderer mehr aushält!

Rudolf Schmidt & Co, Gußstahlwerk, Wien, X./3.

Hiezu eine Beilage des Zentral-Krippenvereines, Wien, I. Seilerstätte 10.

Digitized by Google

Garvens-Werke

WIEN

II. Handelskai 130

fabrizieren und halten großes Lager von:

Pumpen aller Art:

Baupumpen
Stationsbrunnenpumpen
Expreßpumpen f. große Förderhöhen
Pumpen für Villen und Wohnhäuser und Fabriksanlagen
Pumpen für Haus- u. Wasserleitungen.

Waagen für jeden Zweck:

Stationsbrückenwaagen
Kohlenwaagen
Magazinswaagen. 647

Kataloge u. Kostenvoranschläge auf Verlangen portofrei und kostenlos.

Schrauben- u. Schmiedewaren-Fabriks-Aktiengesellschaft

Brevillier & C°. und A. Urban & Söhne

Wien, VI. Magdalenenstraße 18. 649

Fabriken: Neunkirchen an der Südbahn, Floridsdorf und Gradenberg. Nieten, Schrauben, Muttern, Drahtstiften und Schmiedewaren.

Witkowitzer Bergbau- und Eisenhütten-Gewerkschaft

Witkowitz (Mähren).

Post- und Telegrammadresse: *Witkowitz, Eisenwerk.* Eisenbahnstation: Schönbrunn und Mähr.-Ostrau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Erzeugnisse: Roheisen, Eisengußware, vornehmlich Röhrenguß nachstehender Methode für Wasser-, Dampf- und Gasleitungen, Maschinen- und auch Bauguß, Stahlguß, Walzmaterial, und zwar: Stab- und Fassoneisen, Bau- und Waggonträger, Reservoir- und Kesselbleche, Stabstahl, Stahlbleche, Eisenbahn- und Grubenmaschinen aus Martinstahl, Tyres aus Martin- und Spezialstahl, Eisenbahnwaggonräder, Waggonachsen, komplette Räderpaare, Wechsel und Kreuzungen, Drehscheiben, Wasserstations-Einrichtungen, Dampfkessel, Reservoirs, Gasometer, Brücken- und sonstige Baukonstruktionen, Gittermaste, Schmiedestücke und diverse Zeugschmiedware, Maschinenbau, speziell Bergwerksmaschinen für Förderung und Wasserhaltung, Pumpensätze und Ausführung diverser maschineller Einrichtungen, mittels Wassergas geschweißte, elektrisch geschweißte und maschinell gepreßte Blechwaren, stumpf- und patentgeschweißte, wie auch nahtlose Röhren, Rohrmaste, feuerfeste Ziegel und basische Steine.

Anfragen sind zu richten an die Zentral-Direktion in Witkowitz, Eisenwerk oder an die Kommerzielle Direktion, Wien, I. Operngasse 6 oder an das Verkaufsbureau, Prag, Stadtpark 19. 685

Lebensversicherungs-Institut des Club österreichischer Eisenbahn-Beamten

Newyorker Germania

WIEN, I. Stubenring Nr. 18, im eigenen Hause.

Versicherungen in Kraft Ende 1906 564,600.000 Kronen, Aktiva laut Bilanz 1906 185,000.000 Kronen, Überschuß der Jahresgebarung 1,635.700 Kronen, Dividenden verteilt an Versicherte 1906 2,422.100 Kronen, Kaution bei der k. k. Staats-Zentralkasse 10,437.500 Kronen.

Die Gesellschaft verteilt Dividenden schon nach einjährigem Bestehen der Polizze. Die Polizzen sind nach einjährigem Bestande unanfechtbar (Darlehens-Deckungs-Polizzen), genießen sofortige Unanfechtbarkeit bei Selbstmord oder Tod durch Duell. Die Kriegsversicherung Wehrpflichtiger wird ohne Prämienerhöhung übernommen. Mitglieder des Club österreichischer Eisenbahn-Beamten genießen besondere Begünstigungen.

Fabrik für

Eisenbahnsicherungsanlagen

Südbahn-Werk

Wien

X/3 Triesterstraße Nr. 40.

Telephon 8978.

Bahnschranken, Vorläutesicherungen, Schrankenantriebe. • Zentral-Stellwerke, Blockapparate. Signale, Kontaktschienen, Fühlschienen, Sperrbäume. • Wechselsperrschlösser. • • • • • • 426

Deckert & Homolka

Elektrotechnisches Etablissement

Fabriks- u. Engros-Lager IV. Favoritenstr. 42. **WIEN** Niederlage u. Installation I. Kärntnerstr. 42.

Budapest. Prag. Brünn. Paris.

Fabrikation • Installation



von Telegraphen- und Mikrotelephon-Apparaten für alle Zwecke, insbesondere für den Eisenbahn-Signal-, Sicherheits- und Meldedienst, Blitzableitern, Dynamos, Elektromotoren und Ventilatoren, Wasserstands-Anzeigern, Beleuchtungskörpern, staub- und wasserdicht. 345

Österreichische Eisenbahn-Verkehrsanstalt WIEN I. Volksgartenstraße 3.

Vermietung von Spezialwagen aller Art, Kastenwagen und Lowrys, Heiz- und Kühlwagen, Zisternenwagen, Spezialwagen für Weintransporte etc., Projektierung, Bau und Finanzierung von Lokal- und Schleppbahnen, Errichtung von Reservoirs (Tanks) und Rohrleitungen (pipe lines) für Petroleum. 611

Felten & Guilleaume

Fabrik elektr. Kabel, Stahl- und Kupferwerke, Actien-Gesellschaft, Wien, X. Gudrunstraße 11.

Zug- u. Barrierendraht m. hoher Festigkeit, Stacheizaundraht usw.

Drahtseile für Aufzug, Transmissionen, Schiebebühnen, Zugschranken, Stell- und Läutewerke.

Bogenlampen-Aufzug- und Tragseile.

Zug- und Leitseile für Eisenbahn-Trajekte.

Leitungsdrähte nach verschiedenster Art isoliert, für Installationszwecke.

Kabel für Telegraphie, Telephonie und elektrische Licht- und Kraftübertragung.

Hochspannungskabel mit Felten & Guilleaume-Papierisolation.

Blocksignalkabel. Trolley-Drähte. 498

Trifailer Kohlenwerks-Gesellschaft, Wien, III. Rennweg 5.

619

K. k. priv.

Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt

Errichtet im Jahre 1826. **Wien, I. Wollzeile 39.**

Die Anstalt versichert: a) Gebäude samt deren Zubehör,
b) Mobilien aller Art
c) Bodenerzeugnisse gegen Hagelschlag. 613

Reservefond d. Anst.: K 8,376.191·17 Ges.-Versicherungssumme K 2.408,505.635

Anzahl der Mitglieder: 159.054.

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ORGAN
des
Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

№ 27. Wien, den 2. November 1908. XXXI. Jahrgang.

Clubversammlung: Dienstag den 3. November 1908, 1/2 7 Uhr abends. Vortrag des Herrn Anton Turtenwald, Inspektor im k. k. Eisenbahnministerium: *„Über das Papiergeld"*.

Zu diesem Vortrage haben auch Damen Zutritt.

Nach Schluß des Vortrages gemeinschaftliches Abendessen im Clublokale, wozu Anmeldungen vor Beginn des Vortrages erbeten werden.

Clubveranstaltungen im Monate November 1908.

3. November: Vortrag*), Anton Turtenwald, Inspektor der k. k. Staatsbahnen im Eisenbahnministerium, *„Über das Papiergeld"*. Zu diesem Vortrag haben auch Damen Zutritt.

7. November: *Vergnügungsabend unter Beteiligung von Damen.* Beginn 8 Uhr.

10. November: Vortrag*), Martin Blodnig, Ingenieur, über *„Erfahrungen und Bewältigung der Schwierigkeiten bei dem Baue der großen Alpen-Tunnels"*, mit Lichtbildern.

17. November: Vortrag*), Dr. Egon Seefehlner, Direktor der A. E.-G. Union Elektrizitäts-Gesellschaft, über: *„Die elektrischen Bahnen Tirols"*, mit zahlreichen Lichtbildern.

24. November: Vortrag*), Dr. Siegmund Schilder: *„Über große Zollgebiete"*.

28. November: *Vergnügungsabend unter Beteiligung von Damen.* Beginn 8 Uhr.

*) Die Vorträge beginnen um 1/2 7 Uhr.

Die Eisenbahnen Kaukasiens.

Kaukasien umfaßt 11 Bezirke (Gouvernements)*) von zusammen 412.615 Geviertwerst oder 469.564 Geviertkilometer mit einer Bevölkerung von 9,291.100 Seelen und wird im Norden vom europäischen Rußland, im Westen vom Schwarzen Meer, im Osten vom Kaspischen Meer, im Süden von Kleinasien und Persien begrenzt. Die mittlere Bevölkerungsdichtigkeit je eines Geviertkilometers Kaukasiens beträgt rund 20 Seelen, die größte Bevölkerungsdichtigkeit im Bezirke Kutaïs 33, die kleinste im Schwarzmeerbezirk rund 9 Seelen. Die Bergkette des Kaukasus, die im Elbrus Erhebungen bis 5630 *m*, im Kasbek bis 5043 *m* besitzt, bildet das Trennungsglied zwischen dem ebenen Teil im Norden und dem Gebirge im Süden. Der erstere wird Peredny Kawkas oder Vorderkaukasien, der letztere Sakawkasje oder Transkaukasien genannt. Ganz Transkaukasien besitzt nur einen ebenen Teil im Mündungsgebiet der Kura (südöstliche Ecke Transkaukasiens). Dort liegen die Steppen Mugan, Schirinkum Peigambar und andere.

Die Bahnen Vorderkaukasiens werden der Wladikawkasev, die Transkaukasiens der Transkaukasischen Eisenbahn zugezählt. Beide Eisenbahngruppen sind jetzt über Baku mit dem Schienennetz des europäischen Rußland verbunden. Die Wladikawkaser Eisenbahn besitzt Abzweigungen zu den Mineralbädern Kaukasiens und zu den Häfen des Schwarzen (Noworossisk) und Kaspischen Meeres (Petrowsk, Derbent, Baku); die Transkaukasische solche zu den Schwarzmeerhäfen Batum und Poti, zur Grenzfestung Kars, zur Handelsstadt Eriwan und anderen nördlich und südlich der Hauptbahn gelegenen Städten (Kutaïs), Kohlengruben (Tkwibul), Erzgruben (Scharopan) usw. Als Hindernis der unmittelbaren Verbindung der Eisenbahnen Kaukasiens in der Richtung von Norden nach Süden galt die Bergkette des Kaukasus, die bisher nur von der sogenannten „Georgischen Militärstraße" überwunden ist. Ausgangspunkt dieser Militärstraße ist die Stadt Wladikawkas, Endpunkt die Stadt Tiflis. Zwischen diesen beiden Städten überschreitet die Straße den Sattel der Bergkette des mittleren Kaukasus, durchbricht die Schlucht von Tassaur und zieht sich an den Abhängen des Kasbek, des Gutgora und Kustowaja entlang und steigt dann in das Tal des Kaus char hinab. Eine zweite Straße führt am Gestade des Kaspischen Meeres zur Stadt Derbent bezw. bis nach Transkaukasien hinein. Sonst bestehen in Kaukasien noch einige Steinstraßen (Chausseen), im Gebirge größtenteils Saumpfade.

*) Baku, Daghestan, Eriwan, Jelissawetpol, Kars, Kuban, Kutaïs, Schwarzmeerbezirk, Stawropol, Terek, Tiflis.

Digitized by Google

Auf der Wladikawkaser und Transkaukasischen Eisenbahn werden hauptsächlich befördert Erdölerzeugnisse Bakus zu den Häfen Batum und Noworossïsk, ferner auf der Wladikawkaser Eisenbahn, die in der Ebene Kaukasiens Gebiete des Ackerbaues durchquert und bei Tichorezkaja zur Wolga (Zarizyn) abzweigt, Erzeugnisse des Getreidebaues (Weizen und Roggen) zum Hafen von Noworossïsk, und endlich auf der Transkaukasischen Eisenbahn Manganerze aus den Gruben bei Scharopan und Kohle aus den Gruben von Tkwibul zum Hafen von Poti. Von militärischer Bedeutung ist die Eisenbahn Alexandropol-Kars. Auf der Wladikawkaser Eisenbahn über Rostow a. Don bezw. auf dem Taganrog-Rostowschen Zweig der sogenannten „Jekaterinenbahnen", der das Verbindungsglied des südlichen und nordwestlichen Rußlands mit Kaukasien bildet, vollzieht sich der Personenverkehr zwischen Rußland und Kaukasien.

Die Wladikawkaser Eisenbahn von insgesamt 2337 Werst oder 2493 *km* Länge umfaßt folgende Haupt- und Zweigbahnen:

	Werst	Kilometer abgerundet
Rostow a. D.-Beslan-Petrowsk-Derbent-Baladschari	1221	1302
Beslan-Wladikawkas	21	22·5
Tichorezkaja-Jekaterinodar-Noworossïsk	254	271
Tichorezkaja-Zarizyn	502	535·5
Jekaterinodar-Kawkaskaja-Stawropol	273	291·5
Mineralnaja Wodi-Beschtau-Ksilowodsk	61	65
Beschtau-Schelesnowodsk	5	5·5
Zusammen	2337	2493

Die Gesamtlänge der Wladikawkaser Eisenbahn einschließlich der Stations-, Arbeits- und Ausweichgeleise betrug im Jahre 1901 rund 3251 Werst oder 3468 *km*. Etwa 185 Werst (197 *km*) oder rund 8% des Hauptstranges war zweigeleisig ausgestaltet.

Der kleinste Krümmungshalbmesser der Bahn beträgt 210 *m*, die größte Steigung 0·036 (rund 1 : 30), die Spurweite 1·524 *m* (0·714 Faden), die Anzahl der Stationen 213.

Von der Gesamtlänge der Bahn liegen

31·2% in der Horizontalen
36·9% in Steigungen 0·001 (1 : 1000) bis 0·005 (1 : 200)
29·2% „ „ 0·006 (1 : 167) „ 0·010 (1 : 100)
1·4% „ „ 0·011 (1 : 90) „ 0·015 (1 : 70)
1·3% „ „ mehr als 0·015 (1 : 70).

Am Schluß des Jahres 1902 verfügte die Bahnverwaltung über 695 Lokomotiven, 609 Personenwagen mit 1827 Achsen und 14.700 Güterwagen mit 30.800 Achsen. Als Heizstoffe der Lokomotiven werden fast ausschließlich Rückstände (Masut) der Bakuer Erdölindustrie verwendet. An flüssigen Heizstoffen wurden verfeuert

1895	5,572.000 Pud	oder	91.272 *t*
1900	13,531.000 „	„	221.645 *t*
1901	14,198.000 „	„	232.570 *t*.

Auf der Wladikawkaser Eisenbahn, die sich zurzeit noch im Besitz einer Privatgesellschaft befindet, verkehren die Züge mit einer nur mäßigen Geschwindigkeit, die einschließlich der Aufenthalte 35 *km* in der Stunde nicht überschreitet.

Die Transkaukasische Eisenbahn von insgesamt 1700 Werst oder 1813·50 *km* Länge umfaßt folgende Haupt- und Zweigbahnen:

	Werst	abgerundet Kilometer
Batum-Samtredi-Rion-Scharopan-Michailowo-Tiflis	327	349
Tiflis-Balaschdary-Baku	515	549·5
Baku-Surachany	19	20
Samtredi-Poti	62	66
Rion-Kutaïs-Tkwibul	49	52
Michailowo-Suram	6	6·5
Michailowo-Borschom	28	30
Schmalspurbahn		
Borschom-Bakuriany	35	37
Abzweigung nach Porschom Park	6	6·5
Schmalspurbahn		
Scharopan-Tschiatury-Satschhery	50	53·5
Normalspurbahn		
Tiflis-Alexandropol-Uluchanlu-Dschulfa	517	551·5
Uluchanlu-Eriwan	14	15
Alexandropol-Kars	72	77
Zusammen	1700	1813·5

Die Spurweite der Transkaukasischen Eisenbahn beträgt 1·524 *m* (0·714 Faden), der anschließenden Kleinbahnen (Schmalspurbahnen) 0·90 *m* (0·422 Faden), der kleinste Krümmungshalbmesser im Zuge der Hauptbahn 150 *m*, der Kleinbahnen 53 *m*, das größte Gefälle rund 1 : 30.

Im Jahre 1901 waren etwa 9% der Hauptbahn zweigeleisig ausgestaltet. Am Schluß des Jahres 1902 verfügte die Bahnverwaltung über 453 Lokomotiven, 422 Personenwagen mit 1471 Achsen und 12.900 Güterwagen mit 26.500 Achsen. Zur Feuerung der Lokomotiven werden wir auf der Wladikawkaser Bahn fast ausschließlich die Rückstände der Bakuer Erdölindustrie verwendet. An flüssigen Heizstoffen wurden verfeuert

1882	120.000 Pud	oder	1.966 *t*
1885	1,929.000 „	„	31.598 *t*
1890	5,579.000 „	„	91.387 *t*
1895	6,193.000 „	„	101.445 *t*
1900	10,654.000 „	„	174.518 *t*
1901	10,811.000 „	„	177.090 *t*.

Die Transkaukasische Eisenbahn ist aus der ehemaligen Poti-Tifliser Bahn hervorgegangen und im Jahre 1879 als solche umbenannt worden. Der Betrieb auf der Strecke nach Baku und Batum wurde im Mai des Jahres 1883 eröffnet. Bis zum Jahre 1885 wurden nur geringe Reineinnahmen, im Jahre 1883 noch Fehlbeträge erzielt. Erst von 1885 an haben die Reineinnahmen fast stetig zugenommen und betrugen;

1884	137.696 Rubbel	oder etwa	297.425 Mk.
1885	1,054.46 „	„ „	2,277.650 „
1886	2,870.262 „	„ „	6,199.765 „
1887	2,559.889 „	„ „	5,529.360 „
1888	4,482.331 „	„ „	9,681.835 „
1889	3,100.397 „	„ „	6,696.850 „

Digitized by Google

Ungeachtet dessen war die Gesellschaft nicht imstande, die auf der Bahn lastenden Verbindlichkeiten und die Schulden an die Regierung im Betrage von 17,367.502 Rubel oder etwa Mk. 37,513.800 zu tilgen. Dieser Umstand war die Veranlassung des Ankaufes der Transkaukasischen Eisenbahn durch den Staat im Jahre 1889.

Geplant wird eine Eisenbahn aus Vorderkaukasien von der Station Armawir der Wladikawkaser Bahn (291 Werst) über den Rücken des Kaukasus beziehungsweise über Maikop zum Hafen von Tuapse am Schwarzen Meer von insgesamt 245 *km* (230 Werst) Länge mit Maximalsteigungen von 1 : 50 und 1330 *m* (625 Faden) Tunnellänge. Diese Bahn wird in Zukunft die unmittelbare und kürzeste Verbindung zwischen Vorder- und Transkaukasien bilden, im übrigen den Weg nach Kleinasien (Türkei) erheblich verkürzen, daher auch in militärischer Beziehung für Rußland von Bedeutung sein.

F. Thiess.

Statistische Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereines deutscher Eisenbahnverwaltungen für das Jahr 1906.

Aus der unlängst versendeten Statistik des genannten Vereines entnehmen wir an allgemein wissenswerten Angaben:

Abschnitt A. Verwaltung, Länge und Betriebseröffnung.

Die dem Vereine angehörenden Bahnen zerfallen in drei Gruppen, und zwar:

I. deutsche (25)

II. luxemburgische, niederländische und andere (8),

III. österr.-ungar. Bahnen (27), hievon 16 österreichische, 2 gemeinsame, 8 ungarische und 1 bosnische.

Die Bahn- bzw. Betriebslänge betrug mit Ende 1906 bei Gruppe I 54.601 bzw. 54.650 *km*, bei Gruppe II 7254 bzw. 7695 *km* und bei Gruppe III 38.590 bzw. 39.256 *km*. Von der Gesamtlänge aller Bahnen waren 74.883 *km* eingeleisig, 25.309 *km* zweigeleisig und 254 *km* drei- und viergeleisig. Hinsichtlich der Spurweite waren zu unterscheiden: 62.180 *km* vollspurige Hauptbahnen, 36.399 *km* vollspurige Nebenbahnen und 1867 *km* schmalspurige Strecken.

Abschnitt B. Allgemeine Bahnbeschreibung.

Die Anzahl der Wegübergänge, Durchlässe u. dgl. betrug 352.852, jene der Brücken 41.217, die der Tunnels, Galerien und Viadukte 2089. Von der Gesamtlänge der durchlaufenden Geleise (124.624 *km*) bestanden aus stählernen Stuhlschienen 263·65 *km* (0·21%), aus breitfüßigen Schienen auf Einzelunterlaegn, *a*) aus Eisen 3034·7, *b*) aus Stahl 119.870.1 *km*, zusammen 122.904.91 *km* (98·62%), aus breitfüßigen Schienen auf Langschwellen 1396 *km* (1·12%) und aus unmittelbar auf der Bettung liegenden, breitfüßigen Schienen 56·47 *km* (0·05%). Die erste und letzte Gattung dieser Schienen kommt bei der Gruppe II nicht vor.

Von der Länge der durchlaufenden Geleise entfielen auf Geleise mit Schienen im Gewichte pro Meter:

a) bis einschließlich 30 *kg* bei Gruppe I 3172 *km*, bei Gruppe II 2296 *km*, bei Gruppe III 13.796 *km*.

b) über 30 bis einschließlich 35 *kg* bei Gruppe I 38.185 *km*, bei Gruppe II 3118 *km*, bei Gruppe III 17.879 *km*,

c) über 35 bis einschließlich 40 *kg* bei Gruppe I 11.790 *km*, bei Gruppe II 3230 *km*, bei Gruppe III 7701 *km*,

d) über 40 bis einschließlich 45 *kg* bei Gruppe I 18.490 *km*, bei Gruppe II — bei Gruppe III 2197 *km*,

e) über 45 *kg* bei Gruppe I 940 *kg*, bei Gruppe II 104 *km* und bei Gruppe III —.

Das prozentuelle Verhältnis nach diesen Schienengewichten stellte sich für alle Bahnen zusammengenommen auf 15·68, 48·15, 18·49, 16·83, und 0·85%.

Auf durchlaufende Geleise mit hölzernen Querschwellen entfielen 102.141 *km* (83·11%) mit 130·45 Millionen Schwellen, auf Geleise mit eisernen Querschwellen 20.745 *km* (16.88%) mit 27·6 Millionen Schwellen, auf Geleise mit Steinwürfeln als Unterlage 17·8 *km* (0·01%). Von der mittleren Kategorie entfiel der weitaus größte Teil (20.456 *km*) auf die deutschen Bahnen.

Die Anzahl der Weichen, die in Zungenweichen (einfache, dreiteilige, halbe und ganze Kreuzungsweichen), in Schleppweichen und in Weichen ohne Geleiseunterbrechung unterschieden werden, betrug im ganzen und auf einfache Weichen berechnet 290.730 Stück, die Anzahl der Herz- und Kreuzungsstücke 344.371 Stück. An Drehscheiben für Lokomotiven waren 3394, für Wagen 4386 und an Schiebebühnen 1104 Stück vorhanden.

Von der Gesamtlänge aller Vereinsbahnen lagen 31.020 *km* (31·46%) in wagerechter Strecke und 424 *km* wiesen eine Steigung von mehr als 1 : 40 auf. In gerader Strecke lagen 69.919 *km* (70·91%) und 4227 *km* hatten Krümmungn mit einem Halbmesser unter 300 *m*. Die größte verzeichnete Steigung ist 1 : 14·7, der kleinste Krümmungshalbmesser auf freier Strecke 40 *m*.

An Stationen, Haltestellen und Haltepunkten waren bei Gruppe I 11.227, bei Gruppe II 1215, bei Gruppe III 7685, zusammen 20.125 vorhanden. Werden diesen Ziffern die bei den einzelnen Bahngruppen aufgestellten Ladevorrichtungen (Rampen, Ladebühnen, Krane usw.) der Zahl nach gegenübergestellt, so entfällt auf jede Station (im weiteren Sinne) ein Durchschnitt von 2·3 Ladevorrichtungen bei Gruppe I, von 1·4 Ladevorrichtngen bei Gruppe II und 1·2 Ladevorrichtungen bei Gruppe III.

An festen und tragbaren Telegraphenapparaten und Fernsprechern waren 117.477 Stück in Verwendung, die Streckenblockierung war auf 16.824 *km* eingeführt und 5232 Stationsdeckungssignale standen unter Blockverschluß.

Abschnitt C. Unterhaltung, Erneuerung und kleinere Ergänzungen der baulichen Anlagen.

Die Länge der unterhaltenen Geleise betrug im Jahresdurchschnitte 170.170 *km*; von diesen wurden in zusammenhängenden Strecken 406 *km* Geleise aus Eisenschienen und 4478 *km* Stahlschienen in 22 *km* Geleise aus Eisen- und 4861 *km* Geleise aus Stahlschienen umgebaut. Die hiefür aufgelaufenen Kosten beziffern sich mit 236·5 Millionen Mark

Digitized by Google

und einschließlich der Auslagen für anderweitige, kleinere Anlagen auf 377 Millionen Mark, von denen auf 1 *km* der unterhaltenen Strecken

auf Gruppe	I	287·5 Millionen Mark	Mk. 5302
„ „	II	20 „ „	„ 2722
„ „	III	69·5 „ „	„ 1808

entfielen.

Abschnitt D. Anlagekapital.

Der Gesamtbetrag des bis Ende 1906 verwendeten Anlagekapitals erreichte bei den Bahnen

der Gruppe	I	Mk. 15.743,310.551
„ „	II	„ 1.259,833.406
„ „	III	„ 8.747,034.315
	Zusammen	Mk. 25.750,178.272

Von dem Anlagekapital entfällt auf 1 *km* Bahnlängen

bei Gruppe	I ein Betrag von	Mk. 293.652
„ „	II „ „ „	„ 270.198
„ „	III „ „ „	„ 255.543

und im Gesamtdurchschnitte ein Betrag von Mk. 278.374.

Der kilometrische Durchschnitt schwankt bei den Bahnen der Gruppe I zwischen 47.540 und 449.568 Mk., bei Gruppe II zwischen Mk. 225.997 und 691.072 und bei Gruppe III zwischen Mk. 31.329 und 669.399 (Lokalbahn Güns-Steinamanger und Südbahn österreichisches Netz).

Abschnitt E. Fahrbetriebsmittel.

Am Schlusse des Betriebsjahres 1906 besaßen die Vereinsbahnen, und zwar Gruppe I 22.526, Gruppe II 2139 und Gruppe III 9069, alle drei Gruppen zusammen 33.734 eigene Lokomotiven, darunter 49 mit einer, 11.903 mit zwei, 18.112 mit drei, 3375 mit vier und 295 mit fünf Treibachsen. Von den vorhanden gewesenen 218 Motorwagen gehörten 128 der Gruppe I und 90 der Gruppe III an. Auf den eigenen Betriebsstrecken der Vereinsbahnen haben die eigenen und fremden Lokomotiven und Motorwagen während des Berichtsjahres mit Zügen jeglicher Art (Schnell-, Personen-, gemischten, Güter-, Materialzügen und Schneepflugfahrten) zurückgelegt:

In der Gruppe	I	625,480.023	Zugkilometer
„ „ „	II	67,944.248	„
„ „ „	III	238.754.365	„
	Zusammen	932,178.636	Zugkilometer.

Zieht man die mit Vorlege- und Schiebemaschinen geleisteten 53,852.566 *km* in Betracht, so beträgt die Anzahl der Nutzkilometer 986,031.202, wogegen 65,705.030 *km* Leerfahrten, 41,865.766 Stunden im Verschiebedienst und 21,351.993 Stunden Bereitschaftsdienst geleistet wurden. Die für die Unterhaltung und Erneuerung des Oberbaues aufgewendeten Lokomotivkilometer beziffern sich mit 1,470,383.892 oder 14.882 auf 1 *km* mittlerer Betriebslänge. Auf den eigenen und fremden Betriebs- sowie auf Neubaustrecken der eigenen Bahnen haben die eigenen Lokomotiven und Motorwagen der Vereinsbahnen bezüglich der Unterhaltung der Lokomotiven bzw. bezüglich der Kosten der Züge geleistet:

In Gruppe	I	1.026,859.844	bzw.	900,204.977
„ „	II	96,352.995	„	87,636.711
„ „	III	349,052.769	„	316,736.759
	Zusammen	1.472,265.608	bzw.	1.304,578.447

Lokomotivkilometer.

Die geleisteten Tonnenkilometer betrugen

		an Nutzlast	an Gesamtlast (ohne Lokomotiven und Tender)
in Gruppe	I	50.192,775.752	158.426,856.269
„ „	II	3.696,822.409	13.205,652.423
„ „	III	20.425,510.112	64.201,626.794
	Zusammen	74.315,108.273	235.834,135.486

Mit Ende 1906 waren bei allen Vereinsbahnen 69.336 Personenwagen mit 3,109.752 Plätzen, 18.132 eigene Gepäckwagen, 248.201 gedeckte, 462.674 offene eigene Güterwagen und 3891 Postwagen verhanden.

Die Personenwagen enthielten an Plätzen I. Klasse 125.004, II. Klasse 528.280, III. Klasse 1,876.749 und IV. Klasse 579.719. Auf 10 *km* Betriebslänge entfielen 317·01, auf eine Achse 18·36 Sitzplätze.

Die eigenen Personenwagen haben 8566 Millionen, die fremden Personenwagen im eigenen Betriebe der Bahnen 839 Millionen Achskilometer zurückgelegt; hiebei war jede bewegte Achse durchschnittlich mit 4·46 Personen belastet, von den bewegten Sitzplätzen waren durchschnittlich 24·56% besetzt.

Die sämtlichen Gepäck- und Güterwagen besaßen ein Ladegewicht von 9.206.113 *t*, durchschnittlich für eine Achse 6·21 *t*. Die eigenen und fremden Gepäckwagen haben im eigenen Betriebe der Bahnen 2.175,821.218 (auf 1 *km* Betriebslänge 22.435) Achskilometer, die eigenen und fremden Güterwagen 24.947,106.255 (auf 1 *km* Betriebslänge 253.135) Achskilometer zurückgelegt. Jede Gepäck- und Güterwagenachse war im Gesamtdurchschnitte mit 2·63 *t* belastet und das Ladegewicht mit 42·35% ausgenützt.

Mit Einschluß der Leistungen der Postwagen haben die eigenen und fremden Wagen im eigenen Betriebe der Bahn zusammen 36.567 Millionen und durchschnittlich auf 1 *km* Betriebslänge 370.120 Achskilometer gefahren. Auf die Gruppe I entfallen 24.331 Millionen (456.464 auf 1 *km* Betriebslänge), auf die Gruppe II 2319 Millionen (302.995 auf 1 *km* Betriebslänge) und auf Gruppe III 9917 Millionen Achskilometer (262.069 auf 1 *km* Betriebslänge).

Der Aufwand für Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der Betriebsmittel, so weit sie der Verwaltung zur Last fallen, hat bei sämtlichen Vereinsbahnen 160½ Millionen Mark für Lokomotiven, Tender und Motorwagen, 61½ Mill. für Personenwagen, 110½ Millionen für die Güterwagen aller Art betragen.

(Schluß folgt.)

Digitized by Google

TECHNISCHE RUNDSCHAU.

Probebetrieb mittels eines Komarek-Motorwagens und einer Lokomotive der Serie 86. Auf der Linie Prag—Modřan—Dobříš fanden vom 20. Jänner bis 30. April d. J. mit einem Motorwagen System Komarek, welcher schon früher drei Jahre auf der böhmischen Landesbahn anstandsos im Betrieb gestanden ist und der Lokomotive der Serie 86, welche für die Konkurrenzfahrten, die vor zwei Jahren auf der Vorortelinie in Wien stattfanden, gebaut wurden, Parallelprobefahrten statt.

Nach den Ergebnissen soll der Komarek-Motorwagen sowohl in wirtschaftlicher wie in betriebssicherer Beziehung der Lokomotive weit überlegen sein.

Es wäre wünschenswert, daß genaue Daten über diese Versuche veröffentlicht würden.

Fingerschutzvorrichtungen. An einer größeren Anzahl neuer Personenwagen haben die schweizerischen Bundesbahnen Vorrichtungen angebracht, welche verhindern sollen, daß sich die Reisenden in der Türspalte die Finger einklemmen, was bei dem regen Verkehr unserer Zeit ziemlich häufig vorzukommen scheint. Namentlich unvorsichtige Kinder sind auf die Weise zu dauerndem Schaden gekommen. Diese Vorrichtung besteht aus einem biegsamen Schutzband aus starkem Segeltuch, welches die Türspalte von oben bis unten vollständig überdeckt. Durch einen Rundstab, der sich mit der Türe bewegt, werden nun das Schutzband und allfällig daran Halt suchende Hände beim Schließen der Türe von deren Spalte weggeschoben. Diese einfache und zweckmäßige Vorrichtung macht es ganz unmöglich, daß die Finger in die Türspalte gelangen.

Leistung der Heißdampf-Lokomotiven. Die Schnellzüge Berlin—Königsberg erfuhren häufig Verspätungen, trotzdem die beteiligten Eisenbahndirektionen die größten Anstrengungen zur fahrplanmäßigen Durchführung machten. Um daher festzustellen, ob mit $^3/_4$-gekuppelten Heißdampflokomotiven den Anforderungen zu genügen sei und ob sie die Ostbahnschnellzüge auf der 344 *km* langen Strecke Schneidemühl—Königsberg ohne Lokomotivwechsel zu befördern imstande sind, fanden im regelmäßigen Zugdienste Versuchsfahrten statt, die ein glänzendes Resultat ergaben. Dabei beförderte die Heißdampflokomotive 2406 den D Zug 2 auf der nahezu 605 *km* langen Strecke Berlin—Königsberg nicht nur fahrplanmäßig, sondern sogar mit einem Zeitgewinn von $13^1/_2$ Min. Die Zugstärken schwanken zwischen 32 bis 44 Achsen. Das Zuggewicht betrug 312 bis 412 *t*. Die Versuchsstrecke weist zahlreiche Steigungen und Krümmungen auf; zudem waren die Witterungsverhältnisse sehr ungünstig (Seiten- und Gegenwind) und das Speisewasser infolge des Sturmes, der das Meerwasser in die Königsberger Brunnen gedrückt hatte, sehr salzhaltig und daher ungeeignet für Dampfkessel. Aber trotz aller Widerwärtigkeiten wurden die verstärkten Schnellzüge bei allen Fahrten unter erheblicher Kürzung der Fahrzeit befördert. Und da bei den Versuchsfahrten weder Maschine noch Kessel bis zur Grenze ihrer Leistungsfähigkeit ausgenützt wurden, so hätte die Lokomotive die Züge in noch kürzerer Zeit befördern können, als nach den bestehenden Vorschriften zulässig ist. Ihre Vorzüge zeigte die Lokomotive sowohl beim Anfahren, wie in den Steigungen, in denen sie die 44 Achsenzüge meist mit einer Geschwindigkeit von 70—90 *km* in der Stunde beförderte; auf den wagerechten und den Gefällstrecken brachte sie es mehrfach auf 100—110 *km*. Auf der 605 *km* langen Fahrt Königsberg—Berlin-Grunewald wurden 200 *q* Kohlen und über 76 *m*³ Wasser verbraucht.

Federweichen. Zur Herstellung eines lückenlosen Hauptgeleises in Weichenanlagen werden nach einer Mitteilung des „Organs für die Fortschritte des Eisenbahnwesens“ in neuerer Zeit Federweichen und Herzstücke mit umstellbarer Flügelschiene immer mehr verwendet. Es stehen gegenwärtig mehr als 3000 Federweichen im Betriebe. Der Hauptvorteil dieser Weichen liegt in der gänzlichen Beseitigung des Gelenkes am Wurzelende der Zunge, indem diese selbst in einem Teile ihrer Länge seitlich so biegsam gemacht ist, daß ihre Tragkraft in senkrechter Richtung nicht wesentlich vermindert ist. Dieses Biegen der Zunge hat bisher keine Nachteile gezeigt. Ein Vorzug der Federnweiche ist ferner ihr Verhalten beim zweispurigen Einfahren, wobei die Federzungen dem zweispurig einlaufenden Fahrzeuge nach innen ausweichen, und dieses sodann auf dem Schwellenroste zirka 30 *m* weiter laufen kann, ohne sich oder die Weiche zu beschädigen. Der Grundgedanke der Federnweiche ist auf das Herzstück mit umstellbarer Flügelschiene in der Weise übertragen, daß eine federnde Lasche an dem einen Ende fest mit dem festliegenden Geleise, am anderen Ende ebenso mit der Flügelschiene verbunden ist. Ein Gestänge stellt die zwangläufige aber nicht starre Verbindung der Flügelschiene der Weiche her, und zwei Federn sind in das Gestänge so eingefügt, daß sie bei regelrechter Umstellung nicht in Tätigkeit treten. Wird aber die Flügelschiene aufgeschnitten, so gibt die betreffende Feder nach, und das Gestänge bleibt intakt. Die bewegliche Flügelschiene des Herzstückes und die Federweichen sind sonach eine wesentliche Verbesserung der Weichenanlagen in betriebstechnischer und wirtschaftlicher Beziehung.

Haltkraft der Nägel und Schrauben in den Schwellen. Nach der „Railwoad Gazette“ wurden kürzlich über die Haltkraft der genannten Befestigungsmittel Versuche angestellt, welche zeigten, daß die Haltkraft der Schwellenschrauben zwei- bis dreimal so groß ist, als jene der Nägel; es betrug z. B. die Haltkraft

	der Nägel	der Schrauben
	in Kilogramm	
bei teilweise getrockneter weißer Eiche .	3153	5909
„ trockener, roter Eiche	1970	5098
„ ausgetrockneter Kiefer	1665	3514
„ ausgetrockneter Kastanie	1352	4272

Bemerkenswert ist ferner, daß, wie es scheint, die Feuchtigkeit der Schwellen die Haltkraft der Schrauben mehr verringert als jene der Nägel. Bei den Kiefern-Schwellen wurde noch die Erfahrung gemacht, daß im reinen Holze der Nagel fester als im knorrigen sitzt, während die Verhältnisse für die Schraube hier umgekehrt liegt.

Riesenlokomotiven. Die Erie-Eisenbahn der Vereinigten Staaten Nordamerikas hat kürzlich eine von den Schenectady-Werken erbaute Lokomotive in den Dienst gestellt, welche schwere Züge über eine 13 *km* lange, starke Steigung befördert. Die Konstruktion dieser Lokomotiven ist nach der Compoundanordnung von Mallet mit zwei Maschinensystemen, eines für Hochdruck, das andere für Niederdruck, ausgeführt worden. Es sind somit zwei Lokomotiven an einen Dampfkessel angeordnet. Die Gesamtlänge der Maschine beträgt 20·4 *m*. Der Hochdruckzylinder hat 635 *mm*, jener für Niederdruck 990 *mm* im Durchmesser. Sie entwickelt bei Verbundwirkung eine Zugkraft von 98.000 Pfund, welche mit Frischdampf im Niederdrucksystem auf 120.000 Pfund gesteigert werden kann und in diesem Falle 250 beladene Güterwagen oder 10.000 *t* Last auf ebener Strecke zu bewältigen vermag. Der äußere Kesseldurchmesser beträgt 2·5 *m*, die 404 Siederohre sind 6·4 *m* lang und haben 63·5 *mm* im Durchmesser. Die Heizfläche mißt 5314 Quadratfuß. Alle Räder sind gekuppelt, um das Gesamtgewicht der Lokomotive auszunützen. Der Durchmesser der Räder beträgt 1·29 *m*. Die Handhabung dieses gewaltigen

Digitized by Google

Getriebes ist leichter als die einer gewöhnlichen Lokomotive, weil pneumatische Umsteuerungszylinder angeordnet sind, die die Steuerung in jeder gewünschten Lage feststellen. Die praktische Erprobung dieses Riesen hatte die Bestellung zweier weiterer Maschinen der gleichen Type zur Folge.

Eine noch größere Leistung auf dem Gebiete des Lokomotivbaues ist in Deutschland vor kurzem vollbracht worden. Die Badische Staatseisenbahn steht von jeher im Rufe, die stärksten und leistungsfähigsten Maschinen zu besitzen, ihre neuesten drei indessen, die bei Maffei in München gebaut wurden, schlagen die bisherigen Lokomotiven an Geschwindigkeit und Leistungsfähigkeit ganz bedeutend*). Sie sind für den Dienst schwerer Schnellzüge, insbesondere auf der Schwarzwaldbahn, bestimmt und gelten als die größten Lokomotiven, die je für den praktischen Eisenbahnbetrieb gebaut wurden. Jede Maschine zieht einen Zug von 300 *t* (exklusive Maschine und Tender) mit 100 *km* Geschwindigkeit in der Stunde auf Strecken mit Steigungen bis zu 30‰. Tatsächlich hat eine solche Lokomotive bei Probefahrten Züge von mehr als 400 *t* mit 115 *km* Geschwindigkeit über eine Steigung von 30‰ gezogen. Die badische Maschine gehört dem sogenannten Pacific-Typ an, weil sie vorne ein Drehgestell, hinten eine radialbewegliche Tragachse und drei gekuppelte Treibachsen besitzt. Die große Zugkraft und Geschwindigkeit erheischen einen großen Kessel (260 m^2 Heizfläche mit 4·5 m^2 Rostfläche), woraus wieder ein bedeutendes Kesselgewicht resultiert, und da auch die Maschinerie bei einer solchen Leistung schwer ausfallen muß, war es nötig, das Getriebe mit dem Kessel durch sechs Achsen tragen zu lassen, um zu große Raddrücke zu vermeiden. Die Lokomotive besitzt vier Dampfzylinder, außerdem arbeiten je ein kleiner mit je einem großen als Verbundmaschine, so daß an Stelle des rechten und linken Zylinders einer gewöhnlichen Maschine je ein Paar in Verbundwirkung arbeitende Zylinder treten. Da Verbundlokomotiven zum Anfahren aus jeder Stellung der Kurbeln eine besondere Anfahrvorrichtung brauchen, sind die Maschinen der Badischen Staatseisenbahn mit ganz besonders schnellwirkenden Anfahrapparaten ausgerüstet, die ermöglichen, einem 450 *t* schweren Zuge vom Stillstande aus binnen sechs Minuten ungefähr 100 *km* Geschwindigkeit zu erteilen. Das Gewicht der ausgerüsteten Lokomotive beträgt 88 *t*, der Tender faßt 20 cm^3 Wasser, 7 *t* Kohle und wiegt gefüllt rund 50 *t*. Die Treibräder messen 1800 *mm* im Durchmesser.

CHRONIK.

Stand der Eisenbahnbauten in Österreich mit Ende Juni 1908. Die Baubewegung auf den österreichischen Eisenbahnen ergab mit Schluß des Monates Juni 1908 folgendes Bild:

Bezeichnung der Strecken	Länge der projektierten Linie in *km*	Hievon in *km*	
		im Baue am 1. Juni 1908	verbleiben im Baue am 1. Juli 1908
A. Hauptbahnen:			
I. Neubauten	51·3	51·3	51·3
II. Erweiterungsbauten:			
a) auf im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen	21·3	21·3	21·3
b) auf Privatbahnen	88·2	68·2	68·2
Summe der Hauptbahnen	160·8	140·8	140·8
B. Lokal- und Kleinbahnen:			
Neubauten	645·1	592·2	638·6

*) Die folgenden Daten dienen zur Ergänzung des in Nr. 36 ex 1907 unserer Zeitung enthaltenen Artikels: „Neue badische Gebirgsschnellzugslokomotiven".

Es sind sonach durch den Baubeginn der Lokalbahn Wallern—bayerische Grenze bei Neuthal 26·5 *km*, dann der Lokalbahn Friedberg—Aspang 20·9 *km*, ferner der elektrischen Kleinbahn in Görz 4·7 *km* und einer Linie der elektrischen Straßenbahnen in Prag 0·8 *km*, somit 52·9 *km* Lokal- und Kleinbahnlinien zugewachsen; dagegen mit der Vollendung der Lokalbahn Nemotitz—Koritschau 5 *km*, der Lokalbahn zum Südbahnhofe in Innsbruck 0·7 *km* und 0·8 *km* einer Teilstrecke der Straßenbahn in Prag, somit 6·5 *km* Lokal- und Kleinbahnlinien weggefallen. Der Durchschlag des Tauerntunnels erfolgte am 21. Juli 1907. Die Tunnelmauerung wurde nordseits auf 4128 *m* und südseits auf 2088 *m* Länge ausgeführt. Das zweite Geleise der Strecke Floridsdorf—Jedlesee—Stockerau (20 *km*) der Linie Wien—Tetschen ist seit 3. Februar 1908 für den Güterverkehr eröffnet.

Vermehrung der „leichten Züge" in Bayern. Die Verwaltung der bayerischen Staatsbahnen hat mit 1. Oktober l. J. auf der Strecke München—Ingolstadt—Nürnberg eine wichtige Neuerung im Personenzugsfernverkehr eingeführt: die bisher schon im Nahverkehr mit Erfolg durchgeführten „leichten Züge" sollen in Zukunft auf weiteren Strecken gefahren werden; damit wird eine entsprechende Vermehrung der Fahrgelegenheiten sowie eine Herabsetzung der Kosten des Betriebs erzielt. In den letzten Jahren sind ja die Züge immer größer, schwerer und unübersichtlicher geworden; je größer der Zug, desto schwerer die Abfertigung, desto kostspieliger auch der Betrieb und desto länger die Aufenthalte für die Post- und Eilgutmanipulation. Dieser letztere Umstand ist eine der Hauptursachen der folgenschweren Verspätungen. „Leichte Züge" sind Züge mit verhältnismäßig geringer Achsenzahl, möglichst einfacher, gleichartiger und zweckentsprechender Zusammensetzung, leichterer Lokomotivtype und vereinfachter Personalbesetzung. Die „leichten Züge" haben Personen-, Eilgut-, Post-, Kleinvieh- und Milchverkehr; zur Abwicklung dieses Verkehrs müssen, da Zugführer und vielfach Heizer fortfallen, die Stationsbeamten noch stärker herangezogen werden als bisher; vor allem aber wird das Publikum (was kein Nachteil ist) zu größerer Selbständigkeit bei Benutzung der Bahn gezwungen werden. Die Leichtigkeit des Zuges und die Ersparnisse an Personal würden es ermöglichen, daß auf der Strecke München—Ingolstadt—Nürnberg in Zukunft um $33^1/_3$% mehr Personenzüge verkehren können als bisher. Bewähren sich die „leichten Züge" auch im Fernverkehr, so sollen sie in großem Maßstabe, und zwar wenn möglich zu dem billigen Zweipfennigtarif durchgeführt werden.

Da bei diesen Zügen eine bestimmte Belastung nicht überschritten werden darf, schwere Lokomotiven überdies zu teuer arbeiten, wurde eine besonders leichte Lokomotivtype (Pt $^3/_4$) gebaut, die allen Anforderungen an Leistungsfähigkeit, Geschwindigkeit und Einfachheit in der Bedienung entspricht. Der Wagenzug besteht in der Regel aus einem auch für die Beförderung von Kleinvieh geeigneten Packwagen und aus vier großen, bequem ausgestatteten Personenwagen. Sämtliche Wagen sind für den Durchgang eingerichtet und durch gesicherte Übergangsbrücken verbunden, damit die Reisenden zum Aufsuchen der Plätze ohne Gefahr von einem Wagen zum andern gelangen können. Auch dem Zugpersonal ist durch eine Brücke von der Lokomotive zum ersten Wagen die Gelegenheit geboten, zu allen Wagen zu gelangen. Das Gewicht eines solchen leichten Zuges beträgt 83 *t*, das Zugpersonal zwei Mann, das aber verstärkt wird, wenn Eilgut- oder Postdienst zu versehen ist oder längere Strecken ein mehr als fünf Wagon erfordernder Personenverkehr zu erwarten ist. Dem Lokomotivführer, der auch den Zugführerdienst besorgt, ist ein Schaffner oder ein Heizer beigegeben. Dementsprechend wird zwischen Schaffner- und Heizerzügen unterschieden; ob ein Schaffner- oder ein Heizerzug zu führen ist, richtet sich

Digitized by Google

nach den Betriebsverhältnissen und nach der Aufgabe des Zuges. Auch der Schaffner nimmt zur Unterstützung des Maschinisten auf der Lokomotive Platz. Der Heizer wird durch eine automatische Heizvorrichtung entbehrlich. Die bei den leichten Zügen verwendeten Schaffner sind im Maschinendienste so weit ausgebildet, daß sie nötigenfalls die Lokomotive zum Stillstande bringen können. Die Abfertigung im Zuge während der Aufenthalte in den Stationen obliegt bei den Schaffnerzügen dem Schaffner, bei den Heizerzügen dem Heizer, in beiden Fällen gemeinsam mit dem Stationspersonal. Das Personal der leichten Züge erhält höhere Fahrgelder. Diese Neuerung bezweckt nicht bloß eine Herabminderung der Betriebskosten, sondern vor allem eine Besserung in der Abwicklung des Verkehrs. Tatsächlich werden die Zugkosten des Verkehrs der Strecke München—Nürnberg jährlich etwa Mk. 50,000 mehr betragen, selbst wenn es gelingt, die Kosten der Lokomotivkraft durch eine weitere Vereinfachung der Lokomotive noch mehr zu verringern. Man hofft aber, diese Mehrkosten durch die Belebung des Verkehrs reichlich hereinzubringen.

LITERATUR.

Das allgemeine österreichische selbsttätige Blocksignal für Leicht- und Vollbahnen. Von L. Kohlfürst. Prag 1908. Verlag des deutschen Polytechnischen Vereines in Böhmen.

Das zuerst auf der Nebenbahnstrecke Rodaun—Kaltenleutgeben erprobte, selbsttätige Blocksignal System Österreicher ist nunmehr auf der 7·6 *km* langen Hauptbahnstrecke Meidling—Inzersdorf, wo auch Schnellzüge verkehren, regelrecht in Verwendung und hat in Kohlfürst einen fachkundigen Darsteller gefunden. Da diese Art der Zugsicherung in Österreich zum ersten Male eingeführt erscheint und bisher eine ausführliche Beschreibung dieser selbsttätigen, elektrischen Blockeinrichtung gefehlt hat, füllt die vorliegende Broschüre, die mit 25 Abbildungen und 2 Tafeln ausgestattet ist, eine Lücke in unserer Eisenbahnliteratur zur rechten Zeit aus. Der Verfasser übt keine Kritik, er beschreibt nur, wodurch das Verstehen dieses vielfach zusammengesetzten Mechanismus erleichtert wird, und er hat nicht vergessen, die allgemeinen Erfordernisse selbsttätiger Blocksignalanlagen, die in Amerika auf mehr als 6000 *km* Bahnstrecken in Gebrauch sind, seiner mühevollen Arbeit voranzuschicken. Möge die treffliche Arbeit die Aufmerksamkeit der Fachmänner auf das sinnreiche neue System lenken.

Deutsches Museum von Meisterwerken der Naturwissenschaften und Technik in München. Führer durch die Sammlungen. Verlag B. G. Teubner, Leipzig. Preis Mk. 1·—.

Im Vorworte sind zunächst die Entstehungsgeschichte, der Plan und die Zwecke des Museums dargelegt. (Vergl. unsere Artikel in Nr. 3 ex 1906 unserer Zeitung), sodann ist in anziehender, durch gute Bilder unterstützter Darstellung der reiche, alle Gebiete technischen Schaffens umfassende Bestand der Sammlungen beschrieben. Besonders hervorgehoben sei daraus die „Plansammlung“, welche ein ganz neuartiges Bildungs- und Anschauungsmittel ist, das seinesgleichen nicht haben dürfte. Ohne Zweifel wird dieses „deutsche Museum“ eine der allerhervorragendsten Sehenswürdigkeiten und ein Denkmal deutscher Kultur, deutschen Fleißes, deutscher Gelehrsamkeit, deutschen Erfindungsgeistes und deutscher Arbeit sein.

Annalen des Deutschen Reiches für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirtschaft. Herausgegeben von Dr. K. Th. v. Eheberg und Dr. A. Dyroff. Jahrgang 1908, Hefte 3—7. München. J. Schweitzers Verlag.

Auch die vorliegenden neuesten Hefte enthalten eine Reihe trefflicher Arbeiten, von denen wir nennen: Haushaltungsrechnungen zweier Volksschullehrer, von Dr. Gerlosch; die Meisterprüfungen, von H. Frankenberg; die Arbeitszeit in den Fabriksbetrieben Österreichs, von H. Fehlinger; die Chemie als Spenderin volkswirtschaftlicher Werte und als Förderin der Sozialpolitik, von Dr. Stange; das Kolonialprogramm des Fürsten Bismarck und seine praktische Durchführung, von Dr. Herrfurth.

Deutsche Rundschau für Geographie und Statistik. Unter Mitwirkung hervorragender Fachmänner herausgegeben von Prof. Dr. Fr. Umlauft. XXX. Jahrgang 1907/1908. A. Hartlebens Verlag in Wien, jährlich 12 Hefte zu K 1.25.

Aus dem Inhalt des eben erschienen 11. Heftes sei angeführt: Buddhatempelruinen in Java. Von W. Schmedes in Breslau. (Mit 4 Abb.) Die südbayrische Landschaft einst und jetzt in orographischer, hydrographischer und floristischer Hinsicht. Historisch-geographische Skizze von weil. Georg Breu in München (Schluß). Durch den Rotenturmpaß. Ein Karpathenbild aus Siebenbürgen. Von R. Ziegler in Berlin.

Meyers Großes Konversations-Lexikon. Ein Nachschlagewerk des allgemeinen Wissens. Sechste, gänzlich neubearbeitete und vermehrte Auflage. 20 Bände in Halbleder gebunden zu je Mk. 10 oder in Prachtband zu je Mk. 12. (Verlag des Bibliographischen Instituts in Leipzig und Wien.) Der nun vorliegende XIX. Band mit seinen 1024 Seiten und insgesamt 107 Beilagen ist er merklich stärker geworden als seine Vorgänger. Nicht nur die Menge der illustrativen Beigaben fällt uns bei flüchtigem Durchblättern auf, sondern noch mehr ihre Schönheit. Wir übergehen die zahlreichen Landkarten und Stadtpläne und wollen bloß einiges von den Beilagen hervorheben. Auf technischem Gebiete ist besonders eine höchst instruktive Doppeltafel über „Talsperren“ und weiter eine Tafel mit Ansichten wichtiger Talsperren auffallend, eine Beigabe, die sowohl wegen der Wichtigkeit des Gegenstandes wie wegen der Art der Darstellung hohes Lob verdient. Dasselbe gilt von den illustrierten Beilagen „Tiefbohrer“, „Tunnelbau“, „Straßenbahnbau“, „Telegraphenapparate“ (mit den neuesten Konstruktionen) usw. Ferner sind zu nennen die vollständig umgearbeitete Beilage „Torpedos“, die Doppeltafel „Tropengebäude“. Hiezu kommen zwei Porträttafeln hervorragender Techniker. Nicht weniger Beachtung verdient die außerordentliche Menge charakteristischer naturwissenschaftlicher Beilagen, neben denen aber auch solche aus anderen Gebieten eine große Rolle spielen. Wir beschränken uns darauf, an Farbendrucktafeln als beachtenswert herauszugreifen: „Strandpflanzen“, heimische und ausländische „Stubenvögel“, „Tropenwald“, „Terrakotten des Altertums“ und „Griechische Vasen“ sowie Tafeln über deutsche und ausländische „Uniformen“.

CLUB-NACHRICHTEN.

Am 27. v. M. wurde die Clubsaison eröffnet und durch eine von dem Herrn Präsidenten, Se. Exzellenz Dr. v. Wittek, in herzlichen Worten gehaltene Begrüßungsrede eingeleitet, worin er auch die aus Anlaß des angekündigten Vortrages erschienenen Gäste bewillkommte. Des weiteren teilte der Herr Präsident folgendes mit:

„In dem Mitgliederstande ist seit Schluß der vorigen Saison keine wesentliche Änderung eingetreten und es zählt der Club in diesem Augenblick

2	Ehrenmitglieder,
597	wirkliche Mitglieder,
37	unterstützende „
3	korrespondierende „
zusammen 639	Mitglieder.

Die finanziellen Verhältnisse unseres Club sind normale.

Wie alljährlich, obliegt mir auch heute die schmerzliche Pflicht, des Verlustes zu gedenken, welchen unser Club durch das Ableben einer Reihe von Mitgliedern erlitten hat.

Es sind dies: Wilhelm Zannschirm, Ober-Inspektor der k. k. priv. Südbahngesellschaft i. P.; Alfred v. Lenz, Fabriksbesitzer, Verwaltungsrat der k. k. priv. Kaiser Ferdinands Nordbahn; Adolf Jelinek, Spediteur; Karl Braundstätter, Sekretär der k. k. Nordbahndirektion; Wilhelm Hallama, k. k. Regierungsrat, Direktor der Tramway Gesellschaft; Franz Wandl, Ober-Inspektor der k. k. österr. Staatsbahnen i. P.; Heinrich Wisgrill, Ober-Inspektor der k. k. österr. Staatsbahnen i. P.; Anton Stauffer, Inspektor der k. k. priv. österr. Nordwestbahn; August Kann, k. k. Ministerialrat und Departementvorstand im Eisenbahn-

Digitized by Google

ministerium; Alfred Knoll, Ingenieur der k. k. österr. Staatsbahnen; Hans Trunda, Oberrevident im k. k. Eisenbahnministerium; Alois Wandrnszka, Inspektor der k. k. österr. Staatsbahnen; Dr. Karl Freiherr v. Offermann, k. k. Kommerzialrat, Handelskammer-Vizepräsident; Josef Hrdliczka, Oberrevident der k. k. priv. österr. Nordwestbahn; Alfred Ritter v. Deyma, k. k. Ministerialrat a. D.; Jakob Hasel, Ober-Inspektor der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn i. P.; Eduard Schiler, Ober-Inspektor der k. k. priv. Südbahngesellschaft, der viele Jahre unserem Ausschußrate angehört hatte; Friedrich Lergetporer, kais. Rat, Ober-Inspektor der k. k. priv. österr. Nordwestbahn i. P.; Oskar Sitzler, Konsul der Republik Costa-Rica.

Sämtliche Verstorbenen waren wirkliche Mitglieder.

Die Verblichenen waren uns liebwerte Kollegen, denen wir stets ein treues Andenken bewahren werden, und ich bitte Sie, sich zum Zeichen der Trauer von den Sitzen zu erheben. (Die Anwesenden erheben sich.)

Die Komitees haben alle Vorbereitungen für die neue Saison getroffen und es haben unsere Vortrags- und Vergnügungskomitees für unsere geistigen und geselligen Bedürfnisse durch Zusammenstellung eines reichhaltigen Programmes in anerkennenswerter Weise vorgesorgt. Das Programm für die Vorträge und für die Veranstaltungen des Vergnügungskomitees wird für jeden Monat separat in unserem Cluborgan bekannt gegeben werden.

Ich hoffe, daß die Bemühungen dieser beiden Komitees durch eine recht zahlreiche Beteiligung der Mitglieder und ihrer Angehörigen an den Clubversammlungen und Vergnügungsabenden gelohnt werden, die beste Anerkennung, die wir den Leistungen dieser Herren zollen können.

Das Benefizienkomitee ist derzeit in rührigster Weise an der Auflage eines neuen Benefizienverzeichnisses tätig; die Ausgabe dieses genau revidierten und teilweise ergänzten Büchels wird demnächst erfolgen.

Unsere Clubbibliothek hat seit Erscheinen des im Almanach 1907 enthaltenen Bibliothekskataloges eine Vermehrung zu verzeichnen, so daß gegenwärtig die Bibliothek aus: 1025 fachliterarischen Werken mit 2388 Bänden, 321 belletristischen Werken mit 990 Bänden und 81 Reisewerken mit 155 Bänden, zusammen 1427 Werken mit 3533 Bänden besteht.

In der nächsten, Dienstag den 3. November 1908, ½ 7 Uhr abends, stattfindenden Clubversammlung wird Herr Inspektor Anton Turtenwald einen Vortrag: „Über das Papiergeld" halten. Zu diesem Vortrag haben auch Damen Zutritt.

Wir sehen diesem Vortrage mit großem Interesse entgegen, indem wir uns des von Herrn Inspektor Turtenwald im vergangenen Jahre gehaltenen Vortrages über Herstellung des Münzgeldes erinnern.

Bei dieser Gelegenheit will ich mir eine kleine administrative Bemerkung erlauben und die Herren ersuchen, die Anmeldungen zu den Soupers bis längstens ½7 Uhr abends durch Vermerk auf dem hiezu aufliegenden Bogen vorzunehmen.

Den Reigen unserer jetzigen Vortragssaison eröffnet heute Herr k. k. Ministerialrat Hugo Koestler mit einem Vortrage über „den neuen Verschub- und Abrollbahnhof der k. k. Nordbahndirektion in Straßhof" und ich danke Herrn Ministerialrat Koestler schon im vorhinein für die Bereitwilligkeit, mit der er meinem Wunsche gefolgt ist, uns heute über ein solch interessantes Thema zu belehren."

Mit lebhaftem Beifalle begrüßt, beginnt Herr Ministerialrat Koestler zunächst mit der Entstehungsgeschichte der neuen Anlage und schildert an der Hand von Plänen die Details. Die treffliche Vortragskunst unseres technischen Meisters ist bekannt, sie versteht es, auch einem trockenen Thema interessante und anregende Seiten abzugewinnen und die Zuhörer im Banne zu halten. Der Inhalt des Vortrages wird sich mit den gedruckten Beschreibungen der Bahnhofsanlagen, welche die Clubmitglieder bei der am 8. November stattfindenden Exkursion seitens der k. k. Nordbahndirektion erhalten, decken, und es ist daher nicht notwendig, ihn hier zu rekapitulieren.

Herr Ministerialrat Koestler hob am Schlusse seines Vortrages die großen Verdienste hervor, welche sich der Direktor der k. k. Nordbahndirektion, Herr Baron Banhans, und die Organe der k. k. Nordbahndirektion um die Schaffung dieser großartigen Anlage erworben haben und er gedachte auch der rühmlichen Leistungsfähigkeit der Bauunternehmung — der Union-Baugesellschaft — die es zustande brachte, den Bau in der kurzen Zeit vom April bis Oktober dieses Jahres fertig zu stellen.

Unter dem einmütigen Beifall der Zuhörerschaft dankte der Herr Präsident Herrn Ministerialrat Koestler für die interessanten Ausführungen und schloß damit die Versammlung.

Der Schriftführer: Ober-Ingenieur B. Kriser.

Das Exkursions- und Geselligkeitskomitee hat, gestützt auf den Anklang, den die Einführung von Saisonkarten bisher gefunden hat beschlossen, auch heuer wieder

Saisonkarten

zur Ausgabe gelangen zu lassen, welche für alle unten angeführten Veranstaltungen Geltung haben.

Eine Reihe hervorragender Kräfte hat bereits die Mitwirkung an den Vergnügungsabenden, deren in diesem Jahre sechs stattfinden, zugesagt, so daß den Clubmitgliedern, deren Angehörigen sowie den eingeführten Gästen gewiß recht angenehme und genußreiche Abende in Aussicht gestellt werden können.

Das Komitee erlaubt sich hiezu höflichst einzuladen und gleichzeitig zu bitten, durch zahlreiches und insbesondere auch durch regelmäßiges Erscheinen den Clubabenden den angestrebten Charakter familiärer Feste zu verleihen.

Programm:

1. Vergnügungsabend unter Beteiligung von Damen	7. November 1908
2. Vergnügungsabend unter Beteiligung von Damen	18. November 1908
3. Silvesterfeier unter Beteiligung von Damen	28. Dezember 1908
4. Vergnügungsabend unter Beteiligung von Damen	23. Jänner 1909
5. Vergnügungsabend unter Beteiligung von Damen	6. Februar 1909
6. Vergnügungsabend unter Beteiligung von Damen	27. Februar 1909

Preise der Saisonkarten:*)

a) Karten für Mitglieder . . . . K 3·—
b) Für Angehörige der Mitglieder . „ 5·—**)
c) „ Gäste . . . . „ 10·—

Außerdem kommen noch für den Fall des Besuches einzelner Abende Einzelkarten, und zwar: a) für Mitglieder per Person und Abend K 1·20; b) für Angehörige und eingeführte Gäste K 2·— zur Ausgabe.

Bei dieser Gelegenheit erlaubt sich das gefertigte Komitee neuerlich darauf hinzuweisen, daß in Hinkunft für die obgenannten, in das Winterprogramm fallenden Clubabende **keine separaten Einladungen** zur Versendung gelangen werden, da einerseits die Besitzer von **Saisonkarten** durch die auf der Rückseite dieser Karten verzeichneten Angaben von denselben bereits Kenntnis haben werden, andererseits die Veranstaltungen des Club jeweilig in der Clubzeitung und in den Tagesblättern angezeigt werden.

Das Exkursions- und Geselligkeits-Komitee.

Neue Begünstigungen***).

Kunsthandlung H. O. Miethke, I. Dorotheergasse 11, gewährt unseren Mitgliedern bei den Jahres- und Familienkarten eine 25%ige Ermäßigung. Eine Jahreskarte für eine einzelne Person kostet demnach statt K 5·— K 3·75; eine Familienkarte, gleichfalls giltig für ein Jahr, kostet statt K 10·— K 7·50. Diese Karten können gegen Vorweisung der Mitgliedskarte und Bezahlung des entfallenden Betrages in der genannten Kunsthandlung jederzeit bezogen werden.

Regine Zwillinger, Robes-Modes, Wien, VII. Zieglergasse 2, 10%.

Wiener Bioskop, I. Krugerstraße 5, stellt unseren Mitgliedern ermäßigte Eintrittskarten zum Preise von 30 h zur Verfügung. Diese Karten sind nur in der Clubkanzlei erhältlich.

Herr Eduard Holmes, Lehrer der englischen Sprache, Wien, IX. Müllnergasse 33, Tür 12, gewährt für Clubmitglieder eine 15% Ermäßigung vom Unterrichtshonorar.

Exkursion nach Straßhof.

Die Exkursion nach Straßhof (Abfahrt von Wien-Nordbahnhof 9 Uhr vorm.) wurde auf den 8. November d. J. verschoben. Teilnehmerkarten sind nach Maßgabe des Vorrates bis einschließlich 3. November 1908, abends 7. Uhr im Clubsekretariate erhältlich. Die bereits behobenen Karten behalten auch für den 8. November ihre Gültigkeit.

Samstag den 7. November, 8 Uhr abends, findet unter Beteiligung von Damen der erste Vergnügungsabend der diesjährigen Saison statt. Hervorragende Kunstkräfte haben ihre Mitwirkung zugesagt.

Das Exkursions- und Geselligkeits-Komitee.

*) Der Kartenverkauf findet ausschließlich im Clubsekretariat statt.

**) Insoweit von dem Clubmitgliede höchstens drei Saisonkarten für Angehörige gelöst werden. Jede weitere Saisonkarte kostet K 6·—.

***) Wir ersuchen, von dieser sowie von allen bisherigen Begünstigungen bei jeder sich bietenden Gelegenheit Gebrauch zu machen und eventuell auf die Begünstigungen Bezug habende Wünsche und Reklamationen dem Clubsekretariat brieflich bekanntzugeben.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten.
Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hilscher.
Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

Niederschlesisch-Österreichischer Kohlenverkehr.

Ausnahmetarif vom 1. Oktober 1908.

Mit Giltigkeit vom 5. November 1908 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 1. Februar 1910, wird die Station Groß-Grünau der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn mit nachstehenden Frachtsätzen in den oben bezeichneten Tarif einbezogen:

Bismarckschacht	Segen Gottesgrube	Hans Heinrich-Tiefbau	Friedenshoffnunggrube unterer Anschluß	Friedenshoffnunggrube oberer Anschluß	Glückhilfgrube unterer Anschluß	Glückhilfgrube oberer Anschluß	Juliusschacht	Bahnschacht	Kokeanstalt-Bahnschacht	Charlottengrube
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Heller für 1000 kg										
873	876	877	879	864	—	864	866	859	862	853

Schulteschacht	Steingrund	Melchiorgrube	Ernest- und Mayrauschacht	Gustav- und Abendröthegrube	Konradstal-, David- und Wigandgrube	Ludwigsdorf	Rubengrube	Neurode	Mittelsteine	Mohlten
12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
Heller für 1000 kg										
867	857	849	824	823	859	900	912	912	889	900

K. k. priv. österreichische Nordwestbahn,
auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Niederschlesisch-Österreichischer Kohlenverkehr.

Ausnahmetarif vom 1. Oktober 1908.

Mit Giltigkeit vom 1. November 1908 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 1. Februar 1910, wird die Güterabfertigungsstelle „Berndorf Fabrik, Kruppwerke“ mit den für die Station Berndorf Fabrik geltenden Frachtsätzen und Entfernungen in den obenbezeichneten Tarif einbezogen.

Die genannte Güterabfertigungsstelle ist nur für den Güterverkehr mit dem Etablissement der Berndorfer Metallwarenfabrik Arthur Krupp eröffnet.

K. k. priv. österreichische Nordwestbahn,
auch namens der beteiligten Bahnverwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr mit Österreich.

Reexpedition für Zucker in Melnik.

Dem Lagerhaus der „Spolecná továrna na cukr“ in Melnik wird im Elbeumschlagsverkehr mit Österreich ab 1. November 1908 bis auf Widerruf, längstens bis 1. Februar 1910, die Reexpeditionsbefugnis für Zucker aller Art in Wagenladungen von 10.000 *kg* in demselben Ausmaße zugestanden, wie sie durch den Elbeumschlagstarif für Österreich vom 1. Jänner 1904 auf Seite 25 unter *D* dem Lagerhause der Anglo-Österreichischen Bank in Melnik eingeräumt ist.

Die Reexpeditionsgebühr beträgt 3 Heller für 100 *kg*.

K. k. priv. österreichische Nordwestbahn
namens der beteiligten Bahnen.

Deutscher Eisenbahngütertarif, Teil I.

Einführung des Nachtrages VI zur Abteilung A und des Nachtrages II zur Abteilung B.

Mit 10. Oktober 1908 sind zum deutschen Eisenbahngütertarif, Teil I, Abteilung *A* und *B* vom 1. April 1906, bezw. 1. April 1908, folgende Nachträge in Kraft getreten:

Nachtrag VI zur Abteilung *A* und Nachtrag II zur Abteilung *B*.

Exemplare erliegen in den Stationen Reichenberg, Raspenau und Friedland i. B. sowie bei der unterzeichneten Direktion zur Einsicht bereit und sind zum Preise von 6 Hellern bei der königlichen Eisenbahndirektion in Berlin und bei der unterzeichneten Direktion erhältlich.

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Gültig ab 1. Oktober 1908.

K. k. Österreichische Staatsbahnen.

Kürzeste Zugverbindungen:

Wien—Arlberg—Paris—Genf.

[illegible]

Wien—Pontafel—Venedig—Rom und Mailand—Genua.

[illegible]

Wien—Lemberg—Odessa—Kiew und Czernowitz—Bukarest—Constanza—Constantinopel.

[illegible]

Wien—Köln—Brüssel—London.

[illegible]

Wien—Prag.

[illegible]

Wien—Eger—(Leipzig)—Cassel—(Köln)—Aachen.

[illegible]

Stadtbureau der k. k. österr. Staatsbahnen in Wien, I., Walfischgasse 15.

Amtliches Verkehrsbureau der k. k. österr. Staatsbahnen in Berlin unter den Linden.

[illegible]

Winter 1908/9 — K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft. — Winter 1908/9

Reiseverbindungen zwischen Wien, den Alpenländern, Italien und Ungarn.

Gültig vom 1. Oktober 1908

[illegible]

Digitized by Google

Wilhelm Beck & Söhne
k. u. k. Hoflieferanten
Wien, VIII. Langegasse 1, Zentrale.
FILIALEN: Lemberg, Innsbruck, Sarajevo.
Uniformen, Uniformsorten
Kürschnerwaren und Kappen
für Eisenbahnen. 651

Stefan v. Götz & Söhne
Wien und Budapest
Wien: XX/1. Bez., Gießmanngasse 2. XX/1. Nordwestbahnstraße 53.
Budapest: b. Ganz & Co., Steinbrucherstr.
Eisenbahn-Sicherungsanlagen
Bahnschranken mit und ohne Vorläutesicherung,
Zentralweichenstellungen
Signalanlagen, Industriegeleisesicherungen, Geleisesperrbäume, Wechselsperren, Sperrschuhe, Sicherungs- und Signaleinrichtungen aller Art für Eisenbahnen und Ausrüstung hiezu.
Rein pneumatische Niederdruck-Weichen und Signalstellung nach den Patenten der General Railway Signal Co., Buffalo und Rochester U.S.A. und der British Pneumatic Railway Signal Co., Ltd. London.
Werkzeuge und Gebrauchsartikel
für den
Bahnbau, Bahnerhaltungs-
und
Betriebsdienst
Berg- und Hüttenwesen
Bremsschuhe, Waggonschieber etc. Patent Büßing
Bremsschlitten Patent Schön.
Seuthe'sche Knall- und Lichtsignale
Telegramm-Adresse: Bahngötz Wien Telephon.
„A B C“-Code fünfte Ausgabe in Verwendung.
Telephon 21682 und 21683 interurban. 637

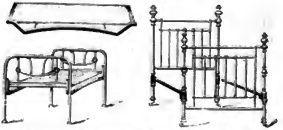
RUNDSCHAU FÜR TECHNIK UND WIRTSCHAFT
ZENTRALORGAN FÜR DIE FORTSCHRITTE DER INDUSTRIE-VERKEHRS-TECHNIK FÜR SOCIALPOLITIK VOLKSWIRTSCHAFT u. VERWALTUNG
HERAUSGEBER DIPL.-ING. ALFRED BIRK, EISENBAHNOBERING. a. D., O. Ö. PROF. a. d. K. K. DEUTSCHEN TECHN. HOCHSCHULE IN PRAG
VERLAG VON A. HAASE, PRAG I. ANNAHOF. POSTSPARKASSENKONTO 50.308. TELEPHON 30 B.
Alleinige Anzeigen-Aufnahme
M. Pozsonyi, Wien,
IX. Hörlgasse 5.

Um meine Waschmaschinen à 24 Kronen
mit einem Schlage überall einzuführen, habe ich mich entschlossen, dieselben zu obigem billigen En gros-Preis *ohne Nachnahme zur Probe* zu senden! Kein Kaufzwang! *Ziel 3 Monate!* Durch Seifenersparnis verdient sich die Maschine in kurzer Zeit! Leichte Handhabung! Leistet mehr wie eine Maschine zu 70 Kronen! Die Maschine ist aus Holz, nicht aus Blech und ist unverwüstlich! Größte Arbeitserleichterung! Schont die Wäsche wie bei der Handarbeit! Schreiben Sie sofort an:
Paul Alfred Goebel, Innsbruck.
Vertreter auch zu gelegentlichem Verkauf überall gesucht.
Bitte nicht zu vergessen, die Bahnstation anzugeben, nach welcher die Maschine geschickt werden soll.

Österreichische
Siemens-Schuckert-Werke
Wien, XX/2. Engerthstraße 150.
Elektrische Beleuchtung 631
Elektrische Kraftübertragung
Elektrische Bahnen
Dynamomaschinen — Elektromotoren
Schaltapparate — Zähler
Installationsmaterial. — Bogenlampen.
Installationsbureau: VI/1 Mariahilferstraße Nr. 7.

Kraluper Mineralöl-Raffinerie
690
PRAG liefert helle und dunkle Zylinderöle für Normal- und Heißdampf, helle und dunkle Maschinenöle, Wagenachsenöle, Petroleum, Benzin, Fette etc. etc.

HUTTER & SCHRANTZ A.-G.
SIEBWAREN- u. FILZTUCHFABRIKEN.
K. u. K. HOF- LIEFERANTEN
Wien, VI. Windmühlgasse Nr. 20



empfehlen: **Stahldraht-Matratzen, Eisen- und Messing-Möbeln** etc. etc. in vorzüglichster Ausführung zu sehr mäßigen Preisen.
Illustrierte Kataloge gratis und franko.

Darlehen!
Allgemeine Cautionsbank Aktiengesellschaft
General-Repräsentanz für Österreich:
WIEN, IV. Technikerstraße Nr. 5.

Die Allgemeine Cautionsbank gewährt an **Eisenbahnbeamte** Darlehen gegen Gehaltsvormerkung zu außerordentlich günstigen Bedingungen, u. zw.: 1. Die Bank fordert an Darlehenszinsen pro anno 6½%; selbstredend immer von der verbleibenden Restschuld. 2. Der Darlehenswerber hat sich hinsichtlich seines Gesundheitszustandes einer ärztlichen Untersuchung zu unterziehen. Die übliche teure Lebensversicherung wird jedoch nicht verlangt. Für den Fall des Ablebens des Darlehenswerbers erlischt die restierende Schuld, so daß den Erben keinerlei Verpflichtung auferlegt bleibt. Für diesen seitens der Bank gebotenen Vorteil ist alljährlich ein mäßiges Schadendeckungsentgelt, dessen Höhe sich nach dem Alter des Darlehenswerbers richtet, immer nur von der verbleibenden Restschuld zu bezahlen. 3. Die übliche Stellung der Bürgen kann gegen eine einmal zu entrichtende mäßige Zahlung unterbleiben. (8 Perzent der Darlehenssumme.) 4. Bei der Erteilung des Darlehens werden als einmalige Kosten die Barauslagen und 1 Perzent Bankprovision in Abrechnung gebracht.

Zu weiteren Informationen ist die Bank jederzeit bereit und stehen Antragsformulare zur Verfügung. 303

Für den Inseratenteil verantwortlich Annoncen-Expedition M. Pozsonyi, Wien, IX. Hörlgasse 5.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten.
Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hilscher.
Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

Stanford University Library DEC 2 1908

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

Redaktion und Administration:
WIEN, I. Eschenbachgasse 11.
Telephon Nr. 365.
Postsparkassen-Konto der Administration: Nr. 806.245.
Postsparkassen-Konto des Club: Nr. 850.096.
Beiträge werden nach dem vom Redaktions-Komitee festgesetzten Tarife honoriert.
Manuskripte werden nicht zurückgestellt.

ORGAN
des
Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

Erscheint von April bis Oktober am 1. und 15. jedes Monates
von November bis März jeden Montag.

Abonnement inkl. Postversendung
in Österreich-Ungarn:
Ganzjährig K 10. Halbjährig K 5.
Für das Deutsche Reich:
Ganzjährig Mk. 12. Halbjährig Mk. 6.
Im übrigen Auslande:
Ganzjährig Fr. 20. Halbjährig Fr. 10.
Bezugsstelle für den Buchhandel:
Spielhagen & Schurich in Wien.
Einzelne Nummern 30 Heller.
Offene Reklamationen portofrei.

№ 28. | Wien, den 9. November 1908. | XXXI. Jahrgang.

Putzwolle

kardiert in Strähnen,
offeriert in allen erdenklichen Qualitäten die

Erste österr. mechanische Putzwollfabrik
RUDOLF LÖWI
Wien, II. Engerthstraße 173–175.
Erstes und größtes Etablissement dieser Art, dessen Inhaber die kardierte Putzwolle vor 13 Jahren in Österreich mit größtem Erfolge einführte.
Monatliches Fabrikat über 100.000 Kilogramm.



Echte Brillant- und Diamantringe von fl 8 bis 500
Echte Brillant- und Diamant-Ohrringe von fl 10 bis 1000
in selten großer Auswahl, sowie reichhaltiges Lager in Gold-, Silber- und Juwelen-Gegenständen preiswert.
Bei Barzahlungen 10 Prozent.
Illustrierte Preisliste gratis und franko.
A. E. DOLLINGER, en gros und en detail.
Wien, IV. Favoritenstraße Nr. 22



Klingers Reflexions-Wasserstands-Anzeiger

über
200.000 Stück
in allen Industriestaaten der Welt im Betriebe.

Vorteile:
Wasserstand schwarz,
Dampfraum silberglänzend,
Rasches Erkennen des Wasserstandes,
Größte Betriebssicherheit,
Schutzgläser absolut überflüssig,
Täuschungen über den Stand des Wassers im Kessel ausgeschlossen.
Vollster Schutz gegen Explosionen wegen Wassermangel!

Kein Kessel sollte ohne diese Apparate in Verwendung stehen.

Gumpoldskirchner Maschinen- und Metallwaren-Fabrik
Rich. Klinger
GUMPOLDSKIRCHEN bei Wien. 667





Leopolder & Sohn
Wien, III|1 Erdbergstraße 52.
Leipzig-Schleussig, Seumestraße 86.
Fabrik für Telegraphen-Apparate, Telephone und Telephon-Zentral-Umschalter, elektrische Stations-Deckungssignale und Bahnwächter-Läutewerke für Eisenbahnen, Telegraphen-Batterien und Leitungsmateriale, Wassermesser eigenen Patentes für städtische Wasserwerke, Bierbrauereien und Maschinenfabriken. 666
Alle Telephon- und Telegraphen-Einrichtungen werden prompt ausgeführt und Voranschläge **kostenfrei** ausgearbeitet.

C. Schember & Söhne
k. und k. Hof-Brückenwagen und Maschinenfabrik
Wien, I. Akademiestrasse 4
empfehlen ihre Erzeugnisse in Lokomotiv-, Waggon-, Fuhrwerks-, Magazin- und Autom. Wagen sowie Wagen aller Art.

Schnelldreh-Revolverstahl №% Marke: %
als Schnell- und Hart-Drehstahl noch dort zu verwenden wo kein anderer mehr aushält!
Rudolf Schmidt & Co., Gußstahlwerk, Wien, X./3.

Digitized by Google

Garvens-Werke

WIEN

II. Handelskai 130

fabrizieren und halten großes Lager von:

Pumpen aller Art:

Baupumpen
Stationsbrunnenpumpen
Expreßpumpen f. große Förderhöhen
Pumpen für Villen und Wohnhäuser und Fabriksanlagen
Pumpen für Haus- u. Wasserleitungen.

Waagen für jeden Zweck:

Stationsbrückenwaagen
Kohlenwaagen
Magazinswaagen. 647

Kataloge u. Kostenvoranschläge auf Verlangen portofrei und kostenlos.

Fabrik für

Eisenbahnsicherungsanlagen

Südbahn-Werk

Wien

X/3 Triesterstraße Nr. 40.

Telephon 8978.

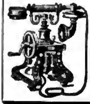
Bahnschranken, Vorläutesicherungen, Schrankenantriebe. • Zentral-Stellwerke, Blockapparate. Signale, Kontaktschienen, Fühlschienen, Sperrbäume. • Wechselsperrschlösser. 436

Deckert & Homolka

Elektrotechnisches Etablissement

Fabriks- u. Engros-Lager IV. Favoritenstr. 42. **WIEN** Niederlage u. Installation I. Kärntnerstr. 42.

Budapest. Prag. Brünn. Paris.



Fabrikation • Installation

von Telegraphen- und Mikrotelephon-Apparaten für alle Zwecke, insbesondere für den Eisenbahn-Signal-, Sicherheits- und Meldedienst, Blitzableitern, Dynamos, Elektromotoren und Ventilatoren, Wasserstands-Anzeigern, Beleuchtungskörpern, staub- und wasserdicht. 545

Schrauben- u. Schmiedewaren-Fabriks-Aktiengesellschaft

Brevillier & Co. und A. Urban & Söhne

Wien, VI. Magdalenenstraße 18. 669

Fabriken: Neunkirchen an der Südbahn, Floridsdorf und Gradenberg. Nieten, Schrauben, Muttern, Drahtstiften und Schmiedewaren.

Österreichische Eisenbahn-Verkehrsanstalt

WIEN I. Volksgartenstraße 3.

Vermietung von Spezialwagen aller Art, Kastenwagen und Lowrys, Eis- und Kühlwagen, Zisternenwagen, Spezialwagen für Weintransporte etc., Projektierung, Bau und Finanzierung von Lokal- und Schleppbahnen, Errichtung von Reservoirs (Tanks) und Rohrleitungen (pipe lines) für Petroleum. 631

Witkowitzer Bergbau- und Eisenhütten-Gewerkschaft

Witkowitz (Mähren).

Post- und Telegrammadresse: *Witkowitz, Eisenwerk.* Eisenbahnstation: Schönbrunn und Mähr.-Ostrau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Erzeugnisse: Roheisen, Eisengußware, vornehmlich Röhrenguß nachstehender Methode für Wasser-, Dampf- und Gasleitungen, Maschinen- und auch Bauguß, Stahlguß, Walzmaterial, und zwar: Stab- und Fassoneisen, Bau- und Waggonträger, Reservoir- und Kesselbleche, Stabstahl, Stahlbleche, Eisenbahn- und Grubenmaschinen aus Martinstahl, Tyres aus Martin- und Spezialstahl, Eisenbahnwaggonräder, Waggonachsen, komplette Räderpaare, Wechsel und Kreuzungen, Drehscheiben, Wasserstations-Einrichtungen, Dampfkessel, Reservoirs, Gasometer, Brücken- und sonstige Baukonstruktionen, Gittermaste, Schmiedestücke und diverse Zeugschmiedware, Maschinenbau, speziell Bergwerksmaschinen für Förderung und Wasserhaltung, Pumpensätze und Ausführung diverser maschineller Einrichtungen, mittels Wassergas geschweißte, elektrisch geschweißte und maschinell gepreßte Blechwaren, stumpf- und patentgeschweißte, wie auch nahtlose Röhren, Rohrmaste, feuerfeste Ziegel und basische Steine.

Anfragen sind zu richten an die Zentral-Direktion in Witkowitz, Eisenwerk oder an die Kommerzielle Direktion, Wien, I. Operngasse 6 oder an das Verkaufsbureau, Prag, Stadtpark 19. 655

Felten & Guilleaume

Fabrik elektr. Kabel, Stahl- und Kupferwerke, Actien-Gesellschaft, Wien, X. Gudrunstraße 11.

Zug- u. Barrierendraht m. hoher Festigkeit, Stacheizaundraht usw.

Drahtseile für Aufzug, Transmissionen, Schiebebühnen, Zugschranken, Stell- und Läutewerke.

Bogenlampen-Aufzug- und Tragseile.

Zug- und Leitseile für Eisenbahn-Trajekte.

Leitungsdrähte nach verschiedenster Art isoliert, für Installationszwecke.

Kabel für Telegraphie, Telephonie und elektrische Licht- und Kraftübertragung.

Hochspannungskabel mit Felten & Guilleaume-Papierisolation.

Blocksignalkabel. Trolley-Drähte. 498

Lebensversicherungs-Institut des Club österreichischer Eisenbahn-Beamten

Newyorker Germania

WIEN, I. Stubenring Nr. 18, im eigenen Hause.

Versicherungen in Kraft Ende 1906 364,000.000 Kronen. Aktiva laut Bilanz 1906 185,000.000 Kronen, Überschuß der Jahresgebarung 1.635.700 Kronen, Dividenden verteilt an Versicherte 1906 2.422.100 Kronen, Kaution bei der k. k. Staats-Zentralkasse 10,487.500 Kronen.

Die Gesellschaft verteilt Dividenden schon nach einjährigem Bestehen der Polizze. Die Polizzen sind nach einjährigem Bestande unanfechtbar (Darlehens-Deckungs-Polizzen), genießen sofortige Unanfechtbarkeit bei Selbstmord oder Tod durch Duell. Die Kriegsversicherung Wehrpflichtiger wird ohne Prämienerhöhung übernommen. Mitglieder des Club österreichischer Eisenbahn-Beamten genießen besondere Begünstigungen.

Trifailer Kohlenwerks-Gesellschaft, Wien, III. Rennweg 5. 549

K. k. priv.

Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt

Errichtet im Jahre 1825. **Wien, I. Wollzeile 39.**

Die Anstalt versichert: a) Gebäude samt deren Zubehör,
b) Mobilien aller Art
c) Bodenerzeugnisse gegen Hagelschlag. 618

Reservefond d. Anst.: K 8,376.191·17 Ges.-Versicherungssumme K 2.408,808.638
Anzahl der Mitglieder: 159.051.

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ORGAN

des

Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

Nº 28. | Wien, den 9. November 1908. | XXXI. Jahrgang.

Clubversammlung: Dienstag den 10. November 1908, ½7 Uhr abends. Vortrag des Herrn Martin Blodnig, Ingenieur, über: „*Erfahrungen und Bewältigung der Schwierigkeiten bei dem Baue der großen Alpen-Tunnels*", mit Lichtbildern.

Nach Schluß des Vortrages gemeinschaftliches Abendessen im Clublokale, wozu Anmeldungen vor Beginn des Vortrages erbeten werden.

Statistische Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereines deutscher Eisenbahnverwaltungen für das Jahr 1906.

(Schluß zu Nr. 27.)

Abschnitt F. Verkehr.

Auf sämtlichen Vereinsbahnen sind im Jahre 1906 in der I. Klasse 8·6 Millionen, in der II. Klasse 139 Millionen, in der III. Klasse 881·6 Millionen, in der IV. Klasse 437·8 Mill. Zivil- und 22·2 Millionen Militärpersonen, im ganzen 1.489·2 Millionen Reisende befördert wurden, die 38.991 Mill. Kilometer zurücklegen; hievon entfallen auf die I. Klasse 753 Millionen, auf die II. Klasse 5230 Millionen, auf die III. Klasse 21.528 Millionen und auf die IV. Klasse 9720 Mill. und auf Soldaten 1763 Millionen *km*. Der kilometrische Personenverkehr hat bei sämtlichen Vereinsbahnen betragen: in der Wagenklasse I. 7957, in der II. 55.274, in der III. 227.511, in der IV. 102.729 und der Militärpersonen 18.632 oder in Prozenten 1·93, 13·41, 55·21, 24·93 und 4·52 % Personen. Den stärksten kilometrischen Personenverkehr hatte die Eisenbahn Nürnberg—Fürth (3.365.992 Personen). An Gepäck (einschließlich des ohne Lösung von Fahrkarten aufgegebenen) wurden von sämtlichen Vereinsbahnen 128.124.563 *tkm* befördert. Für den Güterverkehr jeglicher Art mit Ausschluß der frachtfreien Güter wurden

von der Gruppe I	45,188,070.384	*t km*
„ „ „ II	3,312,602.884	„
„ „ „ III	17,604,791.460	„
Zusammen	66,105,464.728	*t km*

An frachtfreien Gütern entfielen überdies noch 4.968.402.623 *tkm*.

Der kilometrische Güterverkehr betrug — absolut und in Prozenten — an Eilgütern 6723 *t* (1·03%), an Stückgütern 33.682 *t* (5·19%), an Wagenladungsgütern 601.327 *t* (92·53%) und an lebenden Tieren 8151 *t* (1·25%).

Für die Beförderung von Reisenden (einschließlich der Rückfahr-Rundreise-Zeitkarten und Sonderzüge) wurden vereinnahmt:

		durchschnittlich auf 1 Achskilometer
bei der Gruppe I . . .	Mk. 701,567.563	11·5 Pfg.
„ „ „ II . . .	„ 75,081.561	12·1 „
„ „ „ III . . .	„ 220,425.451	10·9 „
Zusammen	Mk. 997,074.575	11·4 Pfg.

Für die Beförderung von Reisegepäck und Hunden und an sonstigen Nebeneinnahmen des Personenverkehrs wurden 39·1 Millionen Mark erzielt, so daß die Gesamteinnahme 1.036,252.738 Mk. erreichte; hievon entfielen auf 1 *km* mittlerer Betriebslänge

bei der Gruppe I	Mk. 13.267
„ „ „ II	„ 9.851
„ „ „ III	„ 5.789
durchschnittlich	Mk. 10.114

Die Einnahmen aus dem gesamten Güterverkehre betrugen

		auf 1 *km* mittlerer Betriebslänge
bei Gruppe I	Mk. 1.693,586.290	Mk. 31.338
„ „ II	„ 123,007.252	„ 16,006
„ „ III	„ 667,977.648	„ 19.575
bei allen Bahnen	Mk. 2.494,571.190	Mk. 25,887

Die Einnahmen aus dem Güterverkehre verteilen sich prozentuell wie folgt: auf Eilgüter 4·43, Stückgüter 13·15, Wagenladungsgüter 77·25, auf Vieh 2·41, Postgüter 0·17 und auf sonstige Nebeneinnahmen mit 2·56%.

Die gesamten Verkehrseinnahmen betrugen im Jahre 1906

Digitized by Google

			auf 1 km mittlere Betriebslänge
bei der Gruppe	I .	Mk. 2.422,346.399	Mk. 44.635
„ „ „	II .	„ 201,350.280	„ 26.110
„ „ „	III .	„ 907,127.249	„ 26.178
bei allen Bahnen		Mk. 3.530,823.928	Mk. 36.548

Die Einnahmen aus dem Personen-Güterverkehre und aus sonstigen Geschäften ergaben beim Vergleiche miteinander folgende Verhältniszahlen:

bei der Gruppe	I	27.89 : 64.83 : 7.28
„ „ „	II	36.27 : 56.96 : 6.77
„ „ „	III	23.34 : 69.04 : 7.62
bei allen Bahnen		27.20 : 65.47 : 7.33

Die Gesamtausgaben betrugen absolut und auf 1 *km* Betriebslänge

bei der Gruppe	I .	Mk. 1.664,933.014	und	Mk. 30.678
„ „ „	II .	„ 147,780.936	und	„ 19.227
„ „ „	III .	„ 604,302.106	und	„ 15.146
bei allen Bahnen		Mk. 2.417,016.056	und	Mk. 23.840

Im Verhältnis zu den Bteriebseinnahmen erreichten die Betriebsausgaben bei der Gruppe I 63·73, bei der Gruppe II 68·42, bei der Gruppe III 61·51 und im Gesamtdurchschnitte 63·43%. Bei der Teilung der Ausgaben in persönliche und sachliche Ausgaben resultierten folgende Verhältniszahlen: bei der Gruppe I 46·76 : 53·24, bei der Gruppe II 44·80 : 55·20, bei der Gruppe III 53·57 : 46·43 und im Gesamtdurchschnitte 48·30 : 51·70.

Der Überschuß der Einnahmen über die Ausgaben betrug absolut und auf 1 *km* Betriebslänge

bei der Gruppe	I .	„ 947,541.331	und	Mk. 17.460
„ „ „	II .	„ 68,196.110	„	„ 8.873
„ „ „	III .	„ 377,656.144	„	„ 10.897
bei allen Bahnen		Mk. 1.393,396,585	und	Mk. 14.423

Auf Hundertteile des aufgewendeten Anlagekapitals berechnet, betrug der Überschuß bei den drei Gruppen 6·08, 3·91, 4·43 und durchschnittlich für alle Bahnen 5·48%.

Werden von dem Überschusse die konzessions- und statutenmäßigen Rücklagen (einschließlich des Erlöses für das ausgewechselte Betriebsmaterial) und die Kosten größerer Ergänzungen abgezogen, sowie etwaige Zuschüsse aus Erneuerungs- und Reservefonds, Subventionen und ähnliche Erträgnisse aus dem Betriebe fremder Bahnen, wie auch etwaige Überträge aus dem Vorjahre hinzugeschlagen, so resultiert ein verfügbarer Jahresertrag von Mk. 1.425,757.867, wovon Mk. 1.083,769.811 zur Ablieferung an die Staatskassen, Mk. 17,618.034 als Vortrag für das nächste Jahr und der Rest zur Zahlung von Zinsen, Dividenden und Amortisationen verwendet wurden.

Die Höhe der Reserve- und Erneuerungsfonds bezifferte sich Ende 1906 bei Gruppe I mit Mk. 858.796 und Mk. 6,034.939, bei Gruppe II mit Mk. 31,185.109 und Mk. 3,292.794, bei Gruppe III mit Mk. 53,572.632 und Mk. 11,828.602, insgesamt Mk. 85,616.537 Reserve- und Mk. 21,156,335 Erneuerungsfonds.

Abschnitt H. Unfälle.

An den außergewöhnlichen Ereignissen im Eisenbahnbetriebe (Werkstätten ausgeschlossen) sind im Berichtsjahre 1346 Entgleisungen, 947 Zusammenstöße und Streifungen der Züge und 5807 sonstige Unfälle, im ganzen somit 8100 Betriebsunfälle vorgekommen, von denen sich 2400 auf freier Strecke und 5700 in Stationen und Haltestellen ereigneten.

Im Jahre 1906 sind auf sämtlichen Vereinsbahnen 1914 Personen getötet und 5142 verletzt worden (Selbstmörder nicht gerechnet). Von den Tötungen und Verletzungen entfielen auf die Reisenden 165 und 1121, auf die Bahnbediensteten im Dienste 1003 und 3225 und auf fremde Personen 746 und 796. Auf eine Million Zugkilometer geschahen 7·52 Tötungen und Verletzungen.

Die Zahlungen auf Grund der Haftpflicht- und Unfallversicherungsgesetze betrugen bei Gruppe I Mk. 6,762.234 und Mk. 8.894.606, bei Gruppe II Mk. 316.572 und Mk. 376.594, bei Gruppe III Mk. 2,457.258 und Mk. 10,407.534, im ganzen Mk. 9,536.064 und Mk. 19,678.734.

Bei eigenen Eisenbahnfahrzeugen im eigenen und fremden Betriebe wurden, und zwar bei Lokomotiven und Tendern 509, bei Eisenbahnwagen aller Art 556 Achsbrüche festgestellt, die in 45 Fällen Entgleisungen, in 23 Fällen Verspätungen, in 9 Fällen sonstige und in 983 Fällen keine Betriebsstörungen zur Folge hatten. In 5 Fällen blieben die Folgen unbekannt. Schäden an Radreifen und Vollrädern wurden, und zwar bei Lokomotiven und Tendern 119, bei Eisenbahnwagen aller Art 1871, im ganzen 1990 festgestellt, die 21 Entgleisungen, 35 Verspätungen, 11 sonstige Betriebsstörungen und in 1799 Fällen keine Betriebsstörungen zur Folge hatten, während in 124 Fällen die Folgen unbekannt geblieben sind. Die Anzahl der vorgekommenen Schienenbrüche betrug 17.240 (0·17 auf jedes *km* Betriebslänge); die Zahl der Unfälle, die nachweisbar oder möglicherweise durch Schienenbrüche verursacht wurden, beziffert sich bei allen Bahnen zusammen mit bloß 6.

Abschnitt I. Anzahl und Gehaltsverhältnisse der Beamten, Diener und Arbeiter.

Im Jahre 1906 waren bei allen Vereinsbahnen 429.689 Beamte und Diener und 616.870 Arbeiter, im ganzen 1,046.559 Personen beschäftigt. Auf 1 *km* Betriebslänge entfielen von den Angestellten bei der Gruppe I 11·91, bei Gruppe II 9·95 und bei Gruppe III 8·38 Personen, was einen Gesamtdurchschnitt von 10·40 ergibt.

Die Besoldungen, Löhne und andere Bezüge betrugen insgesamt Mk. 1,339,668.761 oder durchschnittlich Mk. 13.312 auf 1 *km* Betriebslänge, welche Durchschnittsziffer bei Gruppe I Mk. 16.760, bei Gruppe II Mk. 10.718 und bei Gruppe III Mk. 9004 an persönlichen Ausgaben bedeutet.

Abschnitt K. Beamten-, Diener- und Arbeiterpensionen, Unterstützungskassen sowie Krankenfürsorge.

Für Beamte, Diener und deren Hinterbliebene haben die Bahnen der Gruppe I Mk. 75,556,899, der Gruppe II

Digitized by Google

Mk. 829.422, der Gruppe III Mk. 19,925.136 an Pensionen aus eigenen Mitteln gezahlt; die für Arbeiter und ihre Hinterbliebenen aus dem gleichen Titel geleisteten Zahlungen erreichten bei den Gruppen I, II und III Mk. Mk. 10,338.108, Mk. 313.606 und Mk. 1,826.905, im ganzen somit Mk. 96,311.457 für Beamte und Diener und Mk. 12,478.619 für Arbeiter.

Die Vereinsbahnen besaßen 69 Pensions- und Unterstützungskassen mit einem Vermögensstand von Mk. 365,340.884 Ende 1906 (348 Millionen Mark Ende 1905). Die Einzahlungen der Bediensteten ergaben 22·5 Millionen Mark, die Ausgaben an Pensionen, Witwen- und Erziehungsgeldern nebst Unterstützungen und Sterbegeldern betrugen 51·5 Millionen Mark. Die Krankenfürsorge erforderte im Berichtsjahre Mk. 11,727.997 an Zahlungen aus Betriebsfonds. Die von den Verwaltungen errichteten eigenen Betriebs- (Fabriks-) und Baukrankenkassen, zusammen 92, wiesen Ende 1906 einen Vermögensstand von Mk. 30,748.984 (Ende 1905 Mk. 27,702.631) aus. Die Einzahlungen der Mitglieder betrugen 15.7 Millionen Mark, während für ärztliche Behandlung, Arzneien Wöchnerinnen-Unterstützungen Sterbegeldern, Kur- und Verpflegungskosten 23·8 Millionen Mark verausgabt wurden.

Abschnitt L. Nachweisung über die nicht dem öffentlichen Verkehre dienenden Anschlußbahnen.

An ausschließlich Privatzwecken und nicht dem öffentlichen Verkehre dienenden Bahnen waren im Vereinsgebiete vorhanden: 1438 Bergwerks- und Hüttenbahnen, 8269 Fabrikbahnen, 784 land- und forstwirtschaftliche und 1427 sonstige Bahnen, zusammen 11,918; hievon wurden 8914 mit Dampfkraft, 55 mit Elekrtizität und 2949 mit Pferdekraft betrieben.

Anhang, betreffend die schmalspurigen Eisenbahnen.

Die schmalspurigen Bahnen weisen Ende 1906 eine Länge von 1853·9 *km* auf; hievon dienen 1676·21 *km* dem Personen- und alle dem Güterverkehr. Ihre Spurweiten schwanken zwischen 0·75 und 1·00 *m*, die stärkste Neigung beträgt 1 : 5, der kleinste Krümmungshalbmesser auf freier Strecke mißt 21 *m*. Öffentliche Straßen sind auf einer Länge von 176·08 *km* als Unterbau ausgenützt. Man zählte 80 bewachte und 6979 unbewachte Wegübergänge. An Stationen Haltestellen und Haltepunkten waren 675 vorhanden; die Länge der sämtlichen Geleise betrug 2161 *km*.

Der Gesamtbetrag des bis Ende 1906 aufgewendeten Anlagekapitals ist Mk. 94,443.678, auf 1 *km* Betriebslänge Mk. 76.625.

An Fahrbetriebsmitteln waren 303 Lokomotiven, 772 Personenwagen, 8221 Gepäck- und Güterwagen vorhanden. Die Leistungen der Lokomotiven sind mit 6,277.354 Nutzkilometer, der Personenwagen mit 37,454.935, die der übrigen Wagen mit 78,293.111 Wagenachskilometer verzeichnet.

Befördert wurden 10,203,587 Personen über 87,004.764 Personenkilometer und 6,785.023 *t* Güter über 86,903.205 *t/km*. Die Betriebseinnahmen ergaben Mk. 5,372.448 (Mk. 6282 auf 1 *km* Betriebslänge, Mk. 1·57 für 1 Nutzkilometer, 9·1 Pfg. für jeden Achskilometer). Die Betriebsausgaben erreichten Mk. 4,391.703 oder 81·75 % der Einnahmen; auf 1 *km* Betriebslänge entfielen Mk. 5135, auf 1 Nutzkilometer Mk. 1284 und auf 1 Wagenachskilometer 7·5 Pfg. Ausgaben.

Der Personalstand umfaßte 1022 Beamte und Diener und 2155 Arbeiter, die insgesamt Mk. 4,127.941 (per Kopf Mk. 1299) an Verdienst bezogen.

Bei den schmalspurigen Bahnen sind im Jahre 1906 5 Zusammenstöße, 62 Entgleisungen und 64 sonstige Unfälle vorgekommen, bei denen 1 Reisender und 4 Bahnbedienstete getötet, 4 Reisende und 32 Bahnbedienstete verletzt wurden.

Kaiserjubiläumsmarktfest für Eisenbahnerkinder.

In den Dienst einer außerordentlich guten Sache haben sich die Damen und Herren gestellt, die einer Einladung der Gemahlin des Eisenbahnministers Frau Flora v. Derschatta folgten, um über die Gestaltung des „Kaiserjubiläumsmarktfestes" zu beraten, das am 20. und 21. November l. J. in den Sofiensälen abgehalten werden wird. Es hatten sich eingefunden: Fürstin Maria Adam Lubomirska, Ihre Exzellenzen die Gemahlin des Ministerpräsidenten Baronin Helene Beck, die Gemahlin des Ministers des Innern Baronin Anka Bienerth, ferner eine große Anzahl von Damen und die Herren des engeren Kommitees.

Frau v. Derschatta eröffnete die Sitzung mit folgender Rede:

„Meine hochverehrten Damen! Es gereicht mir zur ganz besonderen Freude, Sie, meine hochverehrten Damen, bei mir begrüßen zu dürfen. Sie sind meiner Einladung in so liebenswürdiger Weise gefolgt, daß ich vor allem der Dankespflicht genüge und Sie insgesamt auf das herzlichste willkommen heiße. Ihr zahlreiches Erscheinen bietet schon heute eine Gewähr, daß die Veranstaltung, an der mitzuwirken Sie so gütig sein wollen, einen vollen Erfolg haben wird und haben muß. In wenigen Worten will ich mir erlauben, Ihnen den in meinem Einladungsschreiben bereits in Kürze skizzierten Zweck unseres Festes darzulegen:

Der von Sr. Majestät dem Kaiser ausgesprochene Wunsch, das sechzigjährige Regierungsjubiläum zum Anlaß von Wohltätigkeitsakten für das Kind zu machen, hat auch in den leitenden Kreisen der staatlichen Eisenbahnverwaltung das Bestreben wachgerufen, eine Institution zu schaffen, welche den Kindern der in schwerer Arbeit und treuer Pflichterfüllung tätigen Bediensteten der Österreichischen Staatsbahnen zugute kommen soll. In erster Linie soll es sich hiebei um jene bedauernswerten Kinder handeln, die der mütterlichen Pflege und Obhut entbehren. Für diese ärmsten der Armen, denen Ihr zartes, weibliches Empfinden sicherlich die vollste Teilnahme entgegenbringt, soll eine Stiftung aktiviert werden, die ihre Wirksamkeit schon am 2. Dezember dieses Jahres, am Tage des Regierungsjubiläums, beginnen soll. Um nun dieser Stiftung möglichst reiche Mittel und die Gewähr dauernden Bestandes zu sichern, soll am 20. und 21. November d. J., mithin in relativ kurzer Zeit, welche die Konzentration aller Kreise zur Voraussetzung hat, ein Kaiserjubiläums-Marktfest in den Sofiensälen veranstaltet werden. Das Protektorat dieses Festes hat Se. k. u. k. Hoheit Herr Erzherzog Leopold Salvator allergnädigst zu übernehmen geruht, als Ehrenpräsident fungiert mein Mann, der

Digitized by Google

Eisenbahnminister. Herr Ministerialsekretär Dr. Eisl wird die Güte haben, Ihnen, meine hochverehrten Damen, in großen Zügen ein Bild der geplanten Veranstaltung zu entwerfen, und ich kann Sie nur inständigst bitten, dem Feste Ihre wirksame Unterstützung angedeihen zu lassen. Es wird uns dann sicherlich ein großer Erfolg beschieden sein, und in dem Bewußtsein, ein besonders wohltätiges Werk gefördert zu haben, wird jede von uns die vollste Befriedigung haben. So bitte ich Sie denn, meine hochverehrten Damen, im Sinne des Wahlspruches unseres erhabenen Monarchen mit vereinten Kräften dahin zu wirken, daß wir der zu schaffenden Stiftung einen ansehnlichen Betrag zuführen können. Ich danke Ihnen nochmals vom ganzen Herzen und erteile nunmehr dem Herrn Ministerialsekretär Dr. Eisl das Wort."

Nachdem sich der starke Applaus, der der Rede gefolgt war, gelegt hatte, ergriff Ministerialsekretär Dr. Eisl das Wort und legte in langer Rede detailliert die Idee und das Programm des Festes dar. Er präzisierte zunächst den doppelten Charakter als Basar und Fest. Die Zweiteilung wird auch äußerlich zur Geltung kommen, indem der Basar im Sofiensaal abgehalten wird, die Belustigungen auf den kleinen Saal und die Nebenräume verwiesen werden.

In seinem Charakter soll das Fest dem Oktoberfest auf der Münchner Festwiese ähneln und es wird eine Fülle von Unterhaltung originellster Art bieten, so daß auf einen Massenbesuch gerechnet werden kann. Im großen Saal wird Oberingenieur Robert Hartinger zwölf Zelte errichten, in denen Damen der Gesellschaft in Sommertoilette als Chefessen und Verkäuferinnen fungieren werden. Im Großen Tee-Empfangssalon werden u. a. Ihre Exzellenzen Baronin Beck, Baronin Bienerth, Gräfin Kielmansegg, Frau v. Derschatta und Frau Dr. Ebenhoch die Honneurs machen. Im Zelt für galizische Hausindustrie wird Fürstin Marie Adam Lubomirska Chefesse sein. Außerdem werden im Saale erstehen ein Zelt für Tiroler Spezialitäten ein Zelt für böhmische Hausindustrie, ein bosnisches Zelt, ein Kunstzelt, ein Zelt für Ansichtskarten, Kalender und Papierwaren, ein Zelt für Majolika- und Glaswaren, Nippes usw., ein Zelt für Spielwaren, ein Champagnerzelt, ein Zelt für Delikatessen, ein Zelt für Lebzelt und ein Linzer Zelt. Außerdem wird es geben: Glückshafen, Blumenzelte, Zelte für Zigarren, Zigaretten und Rauchrequisiten, eine Bodega, eine Bierhalle, in der Damen der Gesellschaft im Pilsener Kostüm Bier und Eßwaren kredenzen werden, einen Heurigen mit Eßwaren; doch damit sind die Genüsse keineswegs erschöpft. In der Bierhalle werden sich die namhaftesten Wiener Künstler produzieren, im Heurigenschank wird ein Quartett, gleichfalls Künstler, auftreten. Dann wird es eine originelle Kunstschau, allstündlich originelle Theateraufführungen, Ritterstücke usw. geben. Beim Heurigen wird man die unverfälschten Wiener Typen sehen und hören können. Und auch sonst werden alle Darbietungen zu finden sein, die ein Jahrmarkt bringt: Ausstellungen, Ausrufer, Spiele, Buden usw. Das Fest wird an beiden Tagen von 3 Uhr nachmittags bis 10 Uhr abends währen. Das Entree beträgt K 2.

Die erschienenen Damen beteiligten sich sehr lebhaft an der Debatte, gaben in Fülle Anregungen, versprachen eifrigste Propaganda für Kartenabnahme und Spenden für den Basar und schrieben sich als Teilnehmerinnen für die verschiedenen Zelte ein. Die Damen übernehmen Blocks zu je 15 Karten zum Vertrieb. Erst gegen 6 Uhr schloß die erste Versammlung und dann füllten sich die Räume des Ministeriums abermals, da nun die Fräuleins und jungen Herren des Juniorenkomitees kamen und gleichfalls die Mitteilungen über das Fest entgegennahmen. Die erste Anregung zu der Stiftung ist von Sektionschef Dr. Viktor Röll ausgegangen und Frau v. Derschatta hat die Idee mit Energie aufgegriffen und den Plan gefaßt, das Fest zur Stärkung des zu gründenden Fonds zu veranstalten.

Eintrittskarten im Vorverkaufe (K 2) sind im Sekretariat des Clubs österreichischer Eisenbahn-Beamten, I. Eschenbachgasse 15 bei den Herren: k. k. Eisenbahnministerium: Dr. Viktor Hiller, Sekt. III, Maximilian Taussig, I. Gauermanngasse 4; k. k. Eisenbahnministerium (T. A. B.): Sigismund Rosenberg, ev. Adolf Reiner; k. k. Eisenbahnbau-Direktion: Heinrich Bincer; k. u. k. Kriegsministerium: k. u. k. Hauptmann Emanuel Bittner; k. k. Staatsbahn-Direktion: Dr. Viktor Leipen, Abt. 6, Dr. A. Scheiber, Abt. 1; k. k. Nordbahn-Direktion; Ferdinand Brauner; Staats-Eisenbahn Gesellschaft: Karl Helsig; Österreichische Nordwestbahn: Dr. Fritz Mucha, erhältlich.

ELEKTRISCHE BAHNEN.

Elektrischer Vollbahnbetrieb in der Schweiz. Die erste elektrische Vollbahn mit Wechselstrom ist am 1. Dezember 1907 auf der Strecke der Schweizer Bundesbahn von Seebach nach Wettingen, deren Länge zirka 20 *km* beträgt, eröffnet worden. Als Betriebskraft dient Wechselstrom von 15 Perioden, der durch die oberirdische Fahrleitung in einer Spannung von 15.000 *V* den Fahrzeugen zugeführt wird. Der Betrieb des gesamten Personen- und Güterverkehrs wird durch elektrische Lokomotiven mit Wechselstrommotoren aufrechterhalten. Die maschinelle und elektrische Einrichtung der Bahn ist von der Maschinenfabrik Örlikon und von den deutschen Siemens-Schuckertwerken ausgeführt.

Elektrisierung preußischer Staatsbahnstrecken. Die Projekte des Eisenbahnministeriums, soweit sie die Umwandlung des Dampfbetriebes der Eisenbahnen in den elektrischen Betrieb vorsehen, hatten bisher nur der Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahn gegolten, d. h. es war für die Umwandlung wohl eine Vollbahn, aber nicht ein Vollbetrieb in Frage gekommen, da hier nur der Personenverkehr in Betracht kam, von einem Güterverkehr aber nach der ganzen Sachlage nicht die Rede sein konnte. Nunmehr aber steht eine Umwandlung in Aussicht, die Personen- und Güterverkehr einschließt, und zwar wendet sich das Projekt sogleich zwei Vollbahnen zu. Es sind die Strecken: Leipzig—Bitterfeld—Magdeburg und Leipzig—Halle. Beide Linien unterstehen dem Direktionsbezirk Halle. Die Direktion hat eingehende Erhebungen darüber anzustellen, wie sich der elektrische Betrieb im Vergleich zur jetzigen Betriebsart wirtschaftlich stellt. Die Vorarbeiten für diese Erhebungen sind bereits im Ministerium gemacht worden. Die Voraussetzungen für den wirtschaftlichen Erfolg stützten sich auf ein ganz bestimmtes Moment, und zwar auf die zwischen Halle und Leipzig liegenden Braunkohlenlager Als Heizungsmaterial für die Lokomotiven kommt die Braunkohle nicht in Betracht, wohl aber kann sie mit Vorteil für die Kessel der Kraftstationen verwertet werden. Für den Betrieb beider Linien soll eine Zentrale genügen und diese gedenkt man mitten in die Braunkohlenlager hineinzubauen.

Von allen solchen Erwägungen war man bei der Wahl dieser Strecke für die erste Elektrisierung eines Vollbetriebes geleitet. Schon einmal bestand der gleiche Plan. Damals hatte es sich um die Elektrisierung der Eifelbahn zwischen Köln und Trier gehandelt, und auch hier hatten die vorhandenen Braunkohlenlager das Projekt angeregt. Es scheiterte aber damals an dem Widerstand des Kriegsministeriums, daß eine der Grenze so nahe und strategisch wichtige Linie nicht einem neuen Betriebssystem ausliefern wollte.

Was die technische Seite des Projektes betrifft, so soll das Wechselstromsystem, wie es in Spindlersfeld ausgeprobt ist, zur Anwendung gelangen. Der gewöhnliche Personenverkehr wird sich in derselben Weise wie auf der Bahn Berlin-Groß-Lichterfelde-Ost vollziehen, also kleine Züge und schnelle

Digitized by Google

Folge. Die Schnell- und Güterzüge werden elektrische Lokomotiven befördern.

Die Länge beider Strecken beträgt 164·3 *km*. Davon entfallen auf Leipzig—Magdeburg 128·1 *km*, auf Leipzig—Halle 36·2 *km*. Die Spannung ist mit 10.000 *V* bemessen.

CHRONIK.

Verkehr und Einnahmen der österreichischen Eisenbahnen im Monate Juli 1908. *A.* Haupt- und Lokalbahnen: Im Monate Juli 1908 wurden auf den österreichischen Haupt- und Lokalbahnen 20,910.472 Personen, 11,748.960 *t* Güter befördert und hiefür K 75,184.455 vereinnahmt, das ist pro Kilometer K 3427. Im gleichen Monate 1907 betrug die Einnahme K 74,694.315 oder pro Kilometer K 3424; es resultiert daher für den Monat Juli 1908 eine Zunahme der kilometrischen Einnahmen um 0·1%. In den ersten 7 Monaten 1908 wurden 116,514.174 Personen und 77,903.102 *t* Güter befördert und K 461,644.643 vereinnahmt. In der gleichen Zeitperiode 1907 betrug die Einnahme K 447,657.339. Da die durchschnittliche Gesamtlänge der österreichischen Haupt- und Lokalbahnen für die ersten 7 Monate des laufenden Jahres 21.901·4 *km*, für den gleichen Zeitraum des Vorjahres dagegen 21.787 *km* betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme pro Kilometer für die genannte Periode 1908 auf K 21.078 gegen K 20.547 im Vorjahre, das ist um K 531 günstiger oder, auf das Jahr berechnet, pro 1908 auf K 36.134 gegen K 35.223 im Jahre 1907, das ist um K 911 oder 2·6% günstiger.

B. Kleinbahnen und diesen gleichzuhaltende Bahnen: Die durchschnittliche Gesamtlänge der Bahnen dieser Gruppe betrug im Monate Juli 1908 602·36 *km*. Befördert wurden 30,092.949 Personen und 38.632 *t* Güter und hiefür K 4,335.129 vereinnahmt. Im gleichen Monate 1907 resultierte bei 572·12 *km* Länge eine Einnahme von K 3,939.354. In den ersten 7 Monaten 1908 betrug bei einer Beförderung von 206,981.576 Personen und 231.831 *t* Güter die Gesamteinnahme K 29,424.294.

Neuerungen im Personen- und Gepäcksverkehre bei den deutschen Eisenbahnen. Am 1. Mai 1908 traten im Personen- und Gepäckverkehr der deutschen Eisenbahnen verschiedene wichtige Neuerungen in Wirksamkeit. Die Geltungsdauer der Fahrkarten, auch der als zur Rückfahrt gekennzeichneten, wird auf vier Tage ausgedehnt. Als erster Geltungstag zählt der Tag der Abstempelung. Die Reise kann an einem beliebigen Tage innerhalb der Geltungsdauer angetreten werden, muß aber um Mitternacht des letzten Geltungstages beendet sein. Für stark benutzte Stationsverbindungen im Stadt-, Vorort-, Markt- und Ausflugsverkehr werden für Hin- und Rückfahrt an Stelle zweier einfacher Fahrkarten Doppelkarten mit viertägiger Giltigkeit ausgegeben. Im sächsischen Bereiche werden solche Karten zunächst für Eil- oder Personenzüge, u. zw. je nach Bedarf für 2. und 3. Klasse, aufgelegt. Die Doppelkarte besteht aus zwei Teilen; auf beiden Hälften ist außer der Zuggattung, der Wagenklasse und der Gepäckzone die Strecke und der Preis einer einfachen Fahrt, auf der unteren Hälfte außerdem in Klammern zur Erleichterung des Fahrkartenverkaufes der doppelte Fahrpreis angegeben, der obere Teil trägt den Vermerk der viertägigen Geltungsdauer. Die untere Hälfte, die auf der Vorderseite weiß ist, dient zur Hinfahrt, die obere Hälfte zur Rückfahrt. Nach Beendigung der Hinfahrt wird die untere (weiße) Hälfte abgenommen.

Bei Fahrtunterbrechung auf einfache Fahrkarten muß die Reise nach wie vor am gleichen oder am nächsten Tage fortgesetzt werden, dagegen ist die Unterbrechung auf Doppelkarten innerhalb der Geltungsdauer zeitlich nicht beschränkt. Schnellzug-Zuschlagkarten, die jetzt nur bis zur Bestimmungsstation der Fahrkarte gelten, werden künftig zur Vermeidung von Verteuerungen des Schnellzugzuschlages in Fällen, in denen der Reisende bis zu seiner Reisezielstation keine durchgehende Fahrkarte erhalten kann, über die Bestimmungsstation der zunächst gelösten Fahrkarte hinaus giltig geschrieben, wenn eine Fahrkarte nach der zur Entnahme neuer Fahrkarten geeigneten weitestgelegenen Station gelöst wird. Solchenfalls werden Eil- oder Personenzugkarten in Verbindung mit Schnellzugzuschlagkarten, denen ein entsprechender Vermerk aufgebracht wird, ausgegeben.

Zusammengestellte Fahrscheinhefte für lediglich deutsche Strecken werden auch für Reisen ausgegeben, die nicht zur Ausgangsstation zurückführen (Fahrscheinhefte für einfache Fahrt), u. zw. mit einer Geltungsdauer von 45 Tagen und beliebiger Fahrtunterbrechung. Solche Fahrscheinhefte erhalten einen violetten Umschlag. Im übrigen gelten für die Fahrscheinhefte zur einfachen Fahrt im allgemeinen die gleichen Bestimmungen wie für die schon seither bestehenden zusammenstellbaren Fahrscheinhefte des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen. Bei Bestellung numerierter Plätze für D-Züge auf deren Ausgangsstationen werden nicht mehr Bestellkarten, sondern sogleich die Platzkarten verabfolgt.

Die Fracht für Reisegepäck wird bei Sendungen über 200 *kg* ermäßigt, da das auf eine Fahrkarte aufgegebene 200 *kg* übersteigende Gewicht nicht mehr doppelt gerechnet wird. Doch werden kaufmännisch verpackte Kisten, Tonnen u. dgl. nicht mehr als Reisegepäck zugelassen. Zur Beseitigung der in gewissen Fällen bei gebrochener Abfertigung infolge Mangels durchgehender Fahrkarten eintretender Gepäckfrachtverteuerung sind verschiedene Maßnahmen vorgesehen: Die durchgehende Abfertigung von Reisegepäck wird erheblich dadurch erweitert, daß auch nach einer über die Bestimmungsstation der vorgelegten Fahrkarte hinausliegenden Station abgefertigt wird, wenn der Reisende bis zu seiner Reisezielstation keine durchgehende Fahrkarte erhalten kann und Fahrkarten nach der zur Entnahme neuer Fahrkarten geeigneten weitestgelegenen Station gelöst hat. Voraussetzung ist hiebei, daß in den Tarifen der Abfertigungsstelle eine Entfernungszone angegeben ist. Ist dies nicht der Fall, so ist die durchgehende Abfertigung auf Sendungen von 1—25 *kg* (Vorstufe) beschränkt. Wenn bei schwereren Sendungen eine Umbehandlung auf Zwischenstationen nötig ist, so wird gleichwohl die Fracht so berechnet, als wenn das Gepäck von der Aufgabestation bis zur Reisezielstation durchgehend abgefertigt worden wäre.

Außerdem wird Reisegepäck auch ohne Vorlegung von Fahrkarten auf Gepäckschein für Entfernungen von mehr als 25 *km* zu den Sätzen der Expreßguttarife befördert. Für den sächsischen Bahnbereich tritt schließlich noch die Erleichterung ein, daß Traglasten von Reisenden 3. Klasse auf Strecken ohne 4. Klasse unter gewissen Voraussetzungen im Gepäckwagen unentgeltlich befördert werden, insoweit es sich um Traglasten handelt, die von den Reisenden zur Ausübung des Gewerbes mitgeführt werden, wie z. B. Waren von Markthändlern, Hausierern und Hausgewerbetreibenden, Werkzeug von Handwerkern usw. Der Reisende hat seine Traglast selbst in den Gepäckwagen zu bringen, nötigenfalls unterwegs in einen anderen Zug umzuladen und auf der Bestimmungsstation am Gepäckwagen abzuholen.

Triest als Baumwollhafen. Nach einem Berichte der Handels- und Gewerbekammer in Wien über die Baumwollversorgung Österreichs hat der Verkehr im Triester Hafen in dieser Hinsicht gegenwärtig noch nicht jenen Umfang erreicht, der ihm vermöge seiner geographischen Lage und seines Ranges als einziger Seehafen Österreichs zukommt. Die Größe unseres Baumwollbedarfes geht aus folgenden Ziffern hervor: In Österreich gibt es dermalen 4,200,000 Spindeln (in Ungarn bloß

Digitized by Google

250.000). Der Baumwollverbrauch betrug im Jahre 1906 bei 3,616.434 Spindeln 196.405 *t* mit rund 270 Millionen Kronen Wert. Von dieser Menge wurden 67% aus den Vereinigten Staaten Nordamerikas, 23% aus Ostindien, 7% aus Ägypten und 3% aus verschiedenen anderen Ländern bezogen. Die Einfuhr dieses Rohstoffes geschieht aber zum weitaus größeren Teile über Bremen, bloß etwa ein Viertel gelangt in Triest auf österreichischen Boden. Dabei ist jedoch noch zu bemerken, daß der prozentuale Anteil des Triester Hafens an der gesamten Baumwolleinfuhr von 35% im Jahre 1896 auf 23% im Jahre 1906 gesunken ist. Der Baumwollverbrauch Österreichs ist aber in dem gleichen Zeitraume um rund 80% gestiegen. Die ausländischen Schiffahrtgesellschaften und die Eisenbahnen ab Bremen — die Elbe kommt, weil die Versorgung im Herbst und Winter geschieht, hier als Weg kaum in Betracht — verdienen somit drei Viertel der Frachtspesen, die für die österreichische Baumwollindustrie jährlich 7 bis 8 Millionen Kronen betragen. Triest ist gegen Bremen von den amerikanischen Baumwollhäfen um 1600 Seemeilen weiter gelegen, woraus eine höhere Seefracht resultiert, die durch Refaktien der österreichischen Bahnen nicht zur Gänze wettgemacht werden kann. Auch für den Bezug ostindischer Baumwolle stellt sich der Weg über Bremen billiger, obgleich der Seeweg Ostindien—Triest wesentlich kürzer ist und unser Lloyd eine staatliche Subvention genießt. Die Hauptursachen hiefür sind der größere Verkehr nach Bremen, der Frachtabschlüsse dorthin erleichtert und der Umstand, daß Bremen der Hauptsitz des Baumwollhandels am Kontinente ist. Die für den Bezug der Baumwolle über Triest gewährten Bahnrefaktien können nur bis zur annähernden Gleichheit mit der Gesamtfracht über Bremen angesetzt werden, wenn nicht die mächtige Schiffahrt Deutschlands zu Gegenmaßregeln veranlaßt werden soll, die unserer jungen Schiffahrt gefährlich werden müßten. Die Spinner in Ober- und Niederösterreich beziehen den Wagen Baumwolle über Triest umK 20 bis 40 billiger als über Bremen, doch diese Begünstigung ist bei einem so hochwertigen Artikel viel zu gering, um für die mit dem Bezuge über Triest verbundenen Schwierigkeiten, Zeitverluste, Unsicherheiten im Eintreffen usw. einen Ersatz zu bilden. Nach den Stationen in Böhmen, Mähren und Vorarlberg, wo die meisten Spindeln laufen, sind die Gesamtfrachtkosten über Triest durchwegs höher, obgleich die Bahnen vielfach bis an die Grenzen der Selbstkosten herabgegangen sind. Der erwähnte Bericht der Handels- und Gewerbekammer in Wien verlangt am Schlusse seiner Ausführungen mit Recht, daß die heimische Industrie die Bemühungen unserer Transportsanstalten für die Entwicklung unseres einzigen Seehafens dadurch unterstütze, daß sie wenigstens bei gleichen Bedingungen dem Wege über Triest den Vorrang einräume. Damit wäre wieder eine Grundlage für die Ausgestaltung unserer Schiffahrt gegeben. Für die Ausdehnung der Baumwolleinfuhr über Triest nach ausländischen Gebieten kommen die Schweiz, Süddeutschland und Russisch-Polen in Betracht, wenn eine ausgiebige Herabsetzung der österreichischen Frachtsätze erfolgt. Die Gesamtfracht für ägyptische Baumwolle, die gänzlich der österreichischen Schiffahrt zufallen sollte, ist aber gegenwärtig über Bremen nach allen bayerischen Stationen billiger als über Triest, was für die Stationen in Württemberg und Baden in noch höherem Ausmaße gilt. Mit der Eröffnung der Tauernbahn dürfte hier allerdings eine Änderung zugunsten Triests eintreten.

Das neue Gehaltsschema der bayrischen Staatseisenbahnen. Das bayerische Beamtengesetz vom 16. August 1908 bringt mehreren Kategorien Aufbesserungen bis zu 30% gegenüber den gegenwärtigen Bezügen. Bei den Verkehrsanstalten sind Scheidungen zwischen Betriebs- und Verwaltungspersonal im Gegensatz zum technischen Personal, das aber nur in der 16. Gehaltsklasse (Technischer Sekretär) einen höheren Anfangsgehalt bezieht, durchgeführt. Die hiedurch eintretende Mehrbelastung des Budgets beträgt rund 16 Millionen Mark. Vor dem vollendeten 21. Lebensjahre erhält niemand die Beamteneigenschaft. Im ganzen gibt es künftig 30 Gehaltsklassen.

Die neue Klasseneinteilung sieht in bezug auf das Verkehrspersonal folgendes vor:

Gehaltsklasse	Titel	Gehalt in Mark von	Gehalt in Mark bis
4	Ministerial-Direktor Eisenbahndirektions-Präsident	12.000	—
5	Ministerialrat	8.400	11.400
6	Ober-Regierungsrat	7 200	9.600
7	Regierungsrat	6 000	8 400
9	Direktionsräte, Ober-Geometer	4 800	7.200
12	Eisenbahnassessor	3.000	6.000
13	Ober-Bahnverwalter	4 200	6.000
14	Bahnverwalter	3.000	4.800
16	Technischer Sekretär Ober-Bahnmeister	2.400	4 200
17	Sekretär (bisher Expeditor)	1.800	3.600
18	Ober-Stationsmeister Bahnmeister Ober-Rangierer Wagenmeister Ober-Werkführer	2.250	3.150
19	Kanzlist, Ober-Assistenten Ober-Maschinisten Werkstättenleiter	2.100	3.000
20	Ober-Lokomotivführer	1.950	2.850
21	Zugführer Ober-Schaffner Ober-Packmeister	1.800	2 700
22	Stations- und Rangiermeister	1.800	2 400
23	Amtsgehilfe	1.500	2.400
24	Lokomotivführer Wagenwärter	1.700	2.300
25	Stationsaufseher Weichensteller	1.500	2.100
26	Kanzlei- und Magazinsgehilfe	1.200	2.100
27	Schaffner, Heizer und das übrige Stationspersonal	1.400	2.000
28	Wagenwärtergehilfen usw.	1.300	1.900
30	Bahnwärter Schrankenwärter	1.100	1.600

Das Fahrpersonal erhält außerdem einen in die Pension einrechenbaren Zuschuß von Mk. 150 bis 300. Außer diesen Fahrzulagen wird jedoch keinerlei Nebengebühr (Quartiergeld, Funktionszulage usw.) gewährt, der Gehalt repräsentiert also zugleich das Gesamteinkommen. Die Vorrückung in die Gehaltstufen der einzelnen Gehaltsklassen findet von drei zu drei Jahren statt; mit dem 19. Dienstjahre ist der Höchstgehalt jeder Klasse erreicht. Mit diesem Beamtengesetze wurden auch die Disziplin- und die Ruhegehalte geregelt. Der Ruhegehalt beträgt für die ersten zehn Dienstjahre 35% und steigt mit dem Beginne eines jeden bis zum Beginne des 20. Dienstjahres um 2%, vom 21. Dienstjahr an um 1% jährlich. Der Ruhegehalt darf 75% nicht übersteigen. Die aktive Militärdienstzeit wird der Zivildienstzeit hinzugerechnet.

Betriebsergebnisse des Österreichischen Lloyd. Das erste Jahr des neuen Regimes beim Österreichischen Lloyd ist

Digitized by Google

abgelaufen und die Gesellschaft veröffentlicht heute die Rechnungsabschlüsse für diese Periode. Die finanzielle Reorganisation, die erhöhte staatliche Subvention und die vom Unternehmen übernommenen gesteigerten Leistungen kommen in der Bilanz zum Ausdrucke; das Schlußergebnis ist, daß der Lloyd nach vierjähriger Pause die Dividendenzahlung mit $4^1/_2\%$ wieder aufnimmt, die Reserven dotiert und daß auch die Staatsverwaltung, da der Reingewinn eine sechsprozentige Verzinsung des Aktienkapitales etwas übersteigt, einen kleinen Anteil erhält. Allerdings war das Jahr 1907 ein Jahr des Überganges, in welchem die durch den neuen Vertrag geschaffene Situation nur teilweise zum Ausdrucke gelangte. Das Schiffahrtsprogramm ist in allmählicher Durchführung und bedarf zu seiner Abwicklung noch mehrere Jahre. Von den neuen Schiffen sind erst wenige in Betrieb gestellt und der Verkehr wird nach wie vor überwiegend durch die alten, einen großen Kohlenkonsum und unökonomisch teuren Betrieb erfordernden Dampfer besorgt. Der Lloyd konnte auch noch nicht die vollen Fahrtleistungen entwickeln und bezog deshalb noch nicht die erhöhte Subvention in ihrem ganzen Umfange. Auch die Reorganisation des Arsenals ist nicht durchgeführt und auf mannigfachen anderen Gebieten zeigen sich die Behinderungen, welche ein noch nicht vollständig beseitigter irrationeller Zustand einer früheren Periode naturgemäß bewirkt. Andererseits war der Schiffsverkehr nicht während des ganzen Jahres von der Gunst der Konjunktur getragen; das erste Semester war noch günstig, während im Herbste der Rückschlag in der Levante mit voller Wucht einsetzte und die Lloyddampfer von Triest nur mit halber Ladung ausliefen. Der Bruttogewinn des Lloyd betrug 8 Mill. K, davon sind 7·1 Mill. K der Betriebsüberschuß des Schiffahrtsdienstes. Die Fahrtleistung, welche der Lloyd im Berichtsjahre entwickelte, ist aus folgenden Ziffern ersichtlich: Es wurden 344.556 (+ 15.081) Personen und 1,208.763 (— 127.017) t Güter befördert und 2,223.014 (— 22.325) Seemeilen durchlaufen. Die regelmäßig befahrenen Linien haben alle eine Verkehrssteigerung erfahren; wenn dennoch eine Verringerung der Gesamtleistung zu verzeichnen ist, liegt die Ursache hiefür in der Auflassung der Fahrten nach Ostafrika, welche im Vorjahre 157.029 Seemeilen ausmachten. Der Lloyd hat 1146 Seereisen, darunter 1035 regelmäßige und 111 Sonderfahrten. Der Subventionsbetrag nach dem neuen Vertrage wird, wenn der Lloyd die vollen Leistungen ausführt, sich auf 7·3 Mill. K belaufen, während im Jahre 1907 aus diesem Titel 6 Mill. K vom Staate gezahlt wurden.

LITERATUR.

Das Technische Museum für Industrie und Gewerbe in Wien. Der Arbeitsausschuß des Technischen Museums für Industrie und Gewerbe hat soeben eine Druckschrift herausgegeben, welche den Zweck hat, weitere Kreise der Öffentlichkeit über die Bedeutung des geplanten Unternehmens näher zu orientieren. Die Publikation, welche das Mitglied des Arbeitsausschusses Sektionschef Dr. Wilhelm Exner zum Verfasser hat, soll einerseits als Propagandaschrift dienen und andererseits auch die Vorgeschichte der Gründung des Technischen Museums dauernd festhalten.

Nach einigen einleitenden Bemerkungen über die Wahl der Bezeichnung „Technisches Museum“ wird zunächst jener ausländischen Institutionen gedacht, welche als Vorbilder der österreichischen Schöpfung in Betracht kommen.

Hieran schließt sich eine Schilderung aller jener speziell österreichischen Veranstaltungen, welche in einem gewissen Sinne als Ansätze, bezw. als Vorläufer des österreichischen Projektes angesehen werden können. Die Idee eines Technischen Museums ist namentlich im Jahre 1890 anläßlich der Feier des 50jährigen Bestandes des Niederösterreichischen Gewerbevereines lebendig geworden, welcher ein „Museum für die Geschichte der österreichischen Arbeit“ ins Leben zu rufen beschloß. Die sehr wertvollen Sammlungen dieses Unternehmens sowie das angesammelte Kapital gingen später in die Verwaltung des Technologischen Gewerbemuseums über. Im Verlaufe der Zeit sind ferner einige Spezialsammlungen, wie das Österreichische Eisenbahnmuseum, das Postmuseum und das Gewerbehygienische Museum angelegt worden, welche vereinigt den Grundstock des nunmehr geplanten Jubiläumsunternehmens bilden sollen.

Einem besonderen Interesse dürften jene Kapitel der Publikation begegnen, in welchen der Verfasser in gedrängter Form die Resultate seiner langjährigen Studien und Erfahrungen über die zweckmäßige Errichtung und Einrichtung von Museen, ein literarisch bisher ziemlich vernachlässigtes Wissensgebiet, mitteilt. In diesen Ausführungen gedenkt der Verfasser der in Betracht kommenden Museumssysteme, erörtert die Frage der richtigen Auswahl der Musealgebäude und beschäftigt sich besonders eingehend mit allen Problemen der inneren Installation, unter welch letzteren wiederum die wichtigste Frage, das ist jene der Lichtzufuhr für den Raum sowie der Belichtung der Musealgegenstände, mit großer Ausführlichkeit an der Hand eines reichhaltigen und instruktiven Bildermateriales behandelt wird.

Eine besondere Beachtung verdient das Kapitel: „Die technische und industrielle Arbeit Österreichs“, in welchem auf den bedeutenden Anteil Österreichs an der Entwicklung der modernen Technik hingewiesen wird.

Ein weiteres Kapitel ist der Darlegung der Vorgeschichte des Technischen Museums gewidmet, dessen Errichtung bekanntlich an Stelle der für das Jahr 1908 geplanten Jubiläumsausstellung von seiten der Regierung wie der beteiligten industriellen, gewerblichen und fachtechnischen Kreise auf das lebhafteste begrüßt worden ist. Über den derzeitigen Stand des Unternehmens erfahren wir aus der Publikation selbst, daß seine Organisation gegenwärtig schon weit vorgeschritten ist und die bisher eingesetzten Komitees und Ausschüsse bereits ein tüchtiges Stück Arbeit geleistet haben.

Beachtenswert erscheint namentlich die Mitteilung, daß für den künftigen Musealbau derzeit bereits eine Vorstudie für die später zu genehmigenden Baupläne des Museums, eine Arbeit des Ministerialrates Ritter v. Förster, vorliegt, welche in der Druckschrift selbst auch im Bilde vorgeführt wird.

Die Finanzierung des Objektes ist bekanntlich in der Weise gedacht, daß der Staat einen Beitrag im Höchstbetrage von $1^1/_2$ Mill. Kronen zugesichert und die Gemeinde Wien einen wertvollen Bauplatz und eine Spende von 1 Mill. Kronen gewidmet hat, während der weiters erforderliche Betrag von 2 Mill. Kronen durch private Zeichnungen aus den interessierten industriellen und gewerblichen Kreisen aufgebracht werden soll. Aus der Publikation erfahren wir nun, daß diese privaten Zeichnungen bis zum 20. August d. J. eine Höhe von rund K 1,103.000 erreicht haben. Wenn bedacht wird, daß dieser Betrag von kaum mehr als 200 Persönlichkeiten und Firmen gezeichnet worden ist, so darf wohl mit Sicherheit angenommen werden, daß bis zum Ende des Jahres die noch fehlenden K 900.000 bestimmt gezeichnet sein werden.

Einen sehr interessanten Überblick gewährt das im Anhange mitgeteilte Verzeichnis der für die Organisation des Technischen Museums bisher gewonnenen Persönlichkeiten, welches infolge der erst im Herbste stattfindenden Konstituierung des Ehrenausschusses und des großen Ausschusses noch eine namhafte Erweiterung erfahren dürfte. Wir finden in diesem jetzt schon fast 600 Persönlichkeiten umfassenden Verzeichnisse hervorragende Vertreter der Zentralstellen, der Großindustrie sowie der sonstigen industriellen und gewerblichen Kreise und vor allem auch die Vertreter der technischen Wissenschaften unserer österreichischen Hochschulen und der

Digitized by Google

technischen Praxis, durchwegs Männer, deren wertvolle Mitwirkung ein vollständiges Gelingen des bedeutsamen Unternehmens von vornherein gewährleistet.

CLUB-NACHRICHTEN.

Bericht über die Clubversammlung am 3. November 1908. Die am 3. November d. J. stattgefundene Clubversammlung wurde von dem Präsidenten Sr. Exzellenz Dr. von Wittek mit folgenden Worten eröffnet:

„Geschäftliche Mitteilungen liegen heute nicht vor.

Wie den geehrten Anwesenden bereits aus den Mitteilungen unseres Cluborganes bekannt ist, findet Samstag den 7. November d. J. der erste Vergnügungsabend dieser Saison unter Beteiligung von Damen statt und hat das Vergnügungskomitee eine Reihe hervorragender Kunstkräfte zur Mitwirkung gewonnen.

Dienstag den 10. November d. J. findet ein Vortrag des Ingenieurs Martin Blodnig statt, der über ‚Erfahrungen und Bewältigung der Schwierigkeiten bei dem Baue des großen Alpentunnels' unter Vorführung von Lichtbildern sprechen wird. Ferner erinnere ich an die am 8. November d. J. stattfindende Exkursion nach Straßhof, zu der sich bis nun 139 Teilnehmer gemeldet haben.

Heute spricht Herr Anton Turtenwald, Inspektor im k. k. Eisenbahnministerium über das Papiergeld.

Wünscht Jemand das Wort? Es ist dies nicht der Fall; somit lade ich Herrn Inspektor Turtenwald ein, den Vortrag zu halten."

Der Vortragende, der zu seinem Thema eine überaus reiche Ausstellung wertvoller und interessanter Drucke, Platten, Papiergeldsammlungen usw. beistellte, dankt zunächst jenen Persönlichkeiten, die ihm die einzelnen Gegenstände dieser Ausstellung zur Verfügung stellten. Durch die einflußreiche persönliche Empfehlung unseres Präsidenten Sr. Exzellenz des Herrn Dr. von Wittek an den Gouverneur der österr.-ungar. Bank, Sr. Exzellenz Herrn Dr. Leon Ritter von Bilinski, wurden dem Vortragenden von den Herren Sekretär Waldmayer und Direktor Ingenieur Nadherny bereitwilligst die zulässigen Auskünfte erteilt und auch die genannten Ausstellungsobjekte zur Verfügung gestellt.

Der frei gesprochene Vortrag fesselte durch seine interessanten, sichtlich mit großer Mühe gesammelten Details das zahlreiche Auditorium. Von den ersten Anfängen des Papiergeldes — eine Erfindung, die den Chinesen im Jahre 119 vor Christi zugeschrieben wird — ausgehend, gab der Vortragende ein Bild der historischen Entwicklung bis zu den neuesten Einrichtungen der österr.-ungarischen Bank.

Den zweiten Teil des Vortrages bildeten die Herstellungsarten des Papiergeldes und seine Vervielfältigung, ferner die bildlichen Darstellungen mit den verschiedenen Druckarten, als da sind der Tief- oder Kunstdruck, der Kupferstich in seinen verschiedenen Manieren, der Stahlstich und die Heliogravur, das Hoch- oder Buchdruckverfahren und das Verfahren des Flachdruckes.

Besonderes Interesse erweckte die Schilderung der künstlerischen Leistungen, die bei der Herstellung des Papiergeldes und der Briefmarken eine große Rolle spielen. Hiebei vernahmen wir die Namen jener Künstler, die bei den neuesten Banknoten und Briefmarken tätig waren und es wurde uns der Kupferstecher Schirmböck gerühmt, der sich hervorragende Verdienste erworben hat.

Die Vortragstunde verging wie im Fluge und unser Präsident brachte in warmen Dankesworten den Erfolg zum Ausdrucke der Herrn Inspektor Turtenwald seitens der Zuhörer durch lebhaften Beifall bekundet wurde.

Der Schriftführer Ober-Ingenieur B. Kriser.

Veränderungen im Mitgliederstande im Monate Oktober 1908.

Ausgetreten sind:

Die Herren wirklichen Mitglieder: Gustav Ritter Gerstel von Ucken, Generalinspektor der k. k. Generalinspektion a. D.; Lothar Copony, Assistent der priv. österr.-ungar. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft.

Eingetreten sind:

Die Herren wirklichen Mitglieder: Eduard Dittrich, k. u. k. Hauptmann des Generalstabskorps im Eisenbahnbureau des k. u. k. Generalstabes; Constantin Velesan, k. u. k. Hauptmann im Eisenbahnbureau des k. u. k. Generalstabes; Carl Löscher, Oberoffizial und Vorstand des Expedites im T. A. B. des k. k. Eisenbahnministeriums; Max Löw, Adjunkt der k. k. Nordbahndirektion.

Stand mit Ende Oktober 1908: 2 Ehrenmitglieder, 599 wirkliche, 37 unterstützende und 3 korrespondierende Mitglieder.

Das Exkursions- und Geselligkeitskomitee hat, gestützt auf den Anklang, den die Einführung von Saisonkarten bisher gefunden hat beschlossen, auch heuer wieder

Saisonkarten

zur Ausgabe gelangen zu lassen, welche für alle unten angeführten Veranstaltungen Geltung haben.

Eine Reihe hervorragender Kräfte hat bereits die Mitwirkung an den Vergnügungsabenden, deren in diesem Jahre sechs stattfinden, zugesagt, so daß den Clubmitgliedern, deren Angehörigen sowie den eingeführten Gästen gewiß recht angenehme und genußreiche Abende in Aussicht gestellt werden können.

Das Komitee erlaubt sich hiezu höflichst einzuladen und gleichzeitig zu bitten, durch zahlreiches und insbesondere auch durch regelmäßiges Erscheinen den Clubabenden den angestrebten Charakter familiärer Feste zu verleihen.

Programm:

1. Vergnügungsabend unter Beteiligung von Damen	7. November 1908
2. Vergnügungsabend unter Beteiligung von Damen	28. November 1908
3. Silvesterfeier unter Beteiligung von Damen	28. Dezember 1908
4. Vergnügungsabend unter Beteiligung von Damen	23. Jänner 1909
5. Vergnügungsabend unter Beteiligung von Damen	6. Februar 1909
6. Vergnügungsabend unter Beteiligung von Damen	27. Februar 1909

Preise der Saisonkarten:*)

a) Karten für Mitglieder . . . . K 3·—
b) Für Angehörige der Mitglieder . „ 5·—**)
c) „ Gäste . . . . „ 10·—

Außerdem kommen noch für den Fall des Besuches einzelner Abende Einzelkarten, und zwar: a) für Mitglieder per Person und Abend K 1·20; b) für Angehörige und eingeführte Gäste K 2·— zur Ausgabe.

Bei dieser Gelegenheit erlaubt sich das gefertigte Komitee neuerlich darauf hinzuweisen, daß in Hinkunft für die obgenannten, in das Winterprogramm fallenden Clubabende **keine separaten Einladungen** zur Versendung gelangen werden, da einerseits die Besitzer von **Saisonkarten** durch die auf der Rückseite dieser Karten verzeichneten Angaben von denselben bereits Kenntnis haben werden, andererseits die Veranstaltungen des Club jeweilig in der Clubzeitung und in den Tagesblättern angezeigt werden.

Das Exkursions- und Geselligkeits-Komitee.

Danksagung.

Bei meinem Scheiden von dem Posten eines Clubsekretärs erlaube ich mir, den geehrten Herren Mitgliedern des Ausschußrates sowie allen Clubmitgliedern für das mir stets bewiesene, freundliche Wohlwollen meinen verbindlichsten Dank auszusprechen. Besonderen Dank schulde ich Herrn k. k. Baurat Franz Schmarda, der mir die Führung der Sekretariatsagenden in gütigster und werktätigster Weise erleichtert hat.

Ferdinand Brauner.

Jubiläum.

Am 1. d. M. waren es 25 Jahre, seit unser Clubdiener Herr Dominik Schild in die Dienste unseres Clubs getreten ist. Schild war in dieser langen Reihe von Jahren ein treuer, ehrlicher und fleißiger Diener, der ganze Generationen von Clubmitgliedern kommen und gehen gesehen hat. Wir danken ihm aus diesem Anlasse für seine bisherigen guten Dienste und wünschen, daß er noch manche weitere Jahre in Rüstigkeit seinem Posten obliegen könne.

Neue Begünstigungen*).**

Stenographie- und Maschinenschreib-Herbstkurse eröffnet im Laufe des Monates November die staatlich autorisierte Privatschule S. Gutsch & Co., II. Leopoldsgasse 26, für Anfänger sowohl als auch für Fortgeschrittene. Das Honorar beträgt pro Gegenstand und Monat **K 3.—** und sind sonst gar keine Gebühren zu zahlen. Einschreibungen täglich von 9 Uhr früh bis 9 Uhr abends. Unterricht auch abends und Sonntags. Mitglieder unseres Clubs erhalten gegen Nachweis der gezahlten Mitgliedsbeiträge eine besondere Ermäßigung.

*) Der Kartenverkauf findet ausschließlich im Clubsekretariat statt.

**) Insoweit von dem Clubmitgliede höchstens drei Saisonkarten für Angehörige gelöst werden. Jede weitere Saisonkarte kostet K 6·—.

***) Wir ersuchen, von dieser sowie von allen bisherigen Begünstigungen bei jeder sich bietenden Gelegenheit Gebrauch zu machen und eventuell auf die Begünstigungen Bezug habende Wünsche und Reklamationen dem Clubsekretariat brieflich bekanntzugeben.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten. | Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hilscher. | Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16

Digitized by Google

Niederschlesisch-Österreichischer Kohlenverkehr.

Tarif vom 1. Oktober 1908. Einführung erhöhter Frachtsätze für Villach. Südbahn.

Mit Giltigkeit vom 20. Dezember 1908 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 1. Februar 1910, werden die im obgenannten Tarif für Villach Südbahn enthaltenen Frachtsätze um 20 Heller für 1000 *kg* erhöht.

K. k. priv. österreichische Nordwestbahn
auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Niederschlesisch-Österreichischer Kohlenverkehr.

Ausnahmetarif vom 1. Oktober 1908.

Mit sofortiger Giltigkeit bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 1. Februar 1910 werden nachstehende Stationen der Lokalbahn Wekelsdorf-Parschnitz-Trautenau (im Betriebe der k. k. österr. Staatsbahnen) mit nachstehenden Frachtsätzen in den oben bezeichneten Tarif einbezogen:

Zu berechnen sind für:

Petersdorf Qualisch	die tarifmäßigen Frachtsätze für Parschnitz Ö.N.W.B. erhöht um	140 h 200 „
Johnsdorf-Hottendorf Markt Wekelsdorf Nieder-Adersbach Ober-Adersbach	die tarifmäßigen Frachtsätze für Wekelsdorf St.-E.-G. erhöht um	290 h 60 „ 140 „ 210 „
Radowenz	die tarifmäßigen Frachtsätze für Wekelsdorf St.-E.-G. erhöht um sofern die tarifmäßigen Frachtsätze für Parschnitz Ö.N.W.B. erhöht um . . . . nicht niedriger sind.	350 h 260 „

Das Abladen der Sendungen obliegt dem Empfänger.

Hiedurch wird die im Verordnungsblatt für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 96 vom 25. August 1908 unter (1646) enthaltene Kundmachung aufgehoben bezw. ersetzt.

K. k. priv. österreichische Nordwestbahn,
auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr mit Österreich.

Änderung der „Besonderen Bestimmungen für den Verkehr mit Wien-Donauuferbahnhof.“

Die im Elbeumschlagstarif für Österreich vom 1. Jänner 1904 auf Seite 13 unter Ziffer 21 befindliche Bestimmung erhält folgenden Wortlaut:

„Die Station Wien-Donauuferbahnhof kommt nur für den Transitverkehr, und zwar für den direkten Güterverkehr über die k. k. österreichischen Staatsbahnen und für den Donauumschlagsverkehr in Betracht.

Sendungen nach Wien-Donauuferbahnhof zum Zwecke der Weiterbeförderung auf der Donau werden nur dann übernommen, wenn sie behufs Umschlages an eine Schiffahrtsgesellschaft in Wien adressiert sind.“

K. k. priv. österreichische Nordwestbahn
namens der beteiligten Bahnen.

Elbeumschlagsverband.

Tarifierung von Maisabfällen, Maiskuchen, Maizenabfutter usw.

Für Maisabfälle und Maisrückstände aller Art, die bei der Stärkefabrikation gewonnen werden, Maiskuchen, Maiskuchenmehl und Maizenabfutter findet die Tarifierung nach Position 0—7—b) des Tarifes Teil I für den Elbeumschlagsverband vom 1. Februar 1907 Anwendung.

Weiters werden diese Artikel in das Güterverzeichnis der in den Elbeumschlagstarifen für Österreich, Westösterreich, Ungarn, Galizien und der Bukowina enthaltenen Ausnahmetarife für Getreide (Nr. 2 im Kartierungswege und Nr. 1 im Rückvergütungswege), und zwar in den Absatz für: Ölkuchen und Ölkuchenmehle einbezogen.

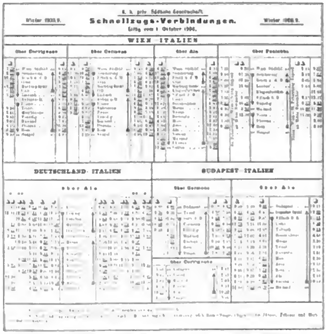
K. k. priv. österreichische Nordwestbahn
namens der beteiligten Bahnen.

Westdeutsch-Sächsischer Verkehr.

Einführung des Nachtrages V zum Tarif, Teil II.

Mit 20. November 1908 tritt zum Tarif, Teil II, für den Westdeutsch-Sächsischen Verkehr vom 1. Jänner 1907 der Nachtrag V in Kraft. Exemplare erliegen in den Stationen Reichenberg, Raspenau, Friedland i. B., Einsiedel und bei der unterzeichneten Direktion zur Einsicht bereit. Dieselben sind bei der königl. Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden und bei der unterzeichneten Direktion zum Preise von 24 Hellern für das Stück erhältlich.

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.



Gültig ab 1. Oktober 1908. K. k. Österreichische Staatsbahnen. **Winterdienst 1908/09.**

Kürzeste Zugsverbindungen

von **Wien, Prag** und **Karlsbad** nach
dem Salzkammergut, Badgastein, Innsbruck und München, sowie umgekehrt.

Wien Westbhf. ab	7 30 fr.	10 00 fa.	3 40 fa.	8 20 fr.	8 12 fr.	10 10 fr.
Prag K. F. J. B. „		7 30 fr.		5 00 fa.	5 00 fa.	
Karlsbad Z. B. „		8 01 fr.		9 00 fa.	9 30 fa.	
Linz „	11 20 fa.	1 33 fa.	7 40 fr.	10 41 fr.	11 52 fr.	3 15 fa.
Gmunden an	3 10 fa.	3 10 „	10 22 „		6 01 fr.	5 01 fr.
Bad Ischl „	4 20 „	4 20 „	11 10 „		7 01 fa.	7 01 fa.
Aussee „	5 50 „	5 50 „			8 31 „	8 31 „
Salzburg „	2 02 „	4 10 „	11 16 „		2 45 fa.	6 45 fr.
Bad Reichenhall an	3 30 „	6 21 fr. 6 10 fr.	1 20 fa.			8 39 fa.
München „	8 51 „	7 32 fr.	8 36 fr.		6 31 fr.	10 12 fa.
Badgastein „	7 14 fr.	7 10 „	6 30 „	9 00 fr.		8 00 fa.
Innsbruck „	10 22 „	10 22 „	7 10 „	7 10 „		12 45 fa.

Innsbruck ab	3 30 fa.	6 40 fr.	6 40 fr.	10 45 fa.	7 10 fr.	7 10 fr.
Badgastein „	9 20 fr.	6 30			10 10 fr.	10 10 fa.
München „	5 55 fr.		10 10 „		9 40 „	12 02 fa.
Bad Reichenhall „	6 10 fr. 7 05 fr.		0 20 „		12 00 „	2 08 „
Salzburg „	9 23 fr.		1 20 fa.	6 25 fr.	1 05 fa.	2 55 „
Aussee „	8 00 „		9 03 fr.	6 05 „	12 20 fa. 9 20 fa.	2 32 „
Bad Ischl „	9 22 „		9 32 „	7 07 „	1 07 fa. 10 42 „	3 30 „
Gmunden „	10 34 „		10 34 „		2 00 11 52 „	5 55 „
Linz an	12 52 fa.		3 50 fr.	9 03 fa.	3 22 fa.	6 02 fa.
Karlsbad Z. B. „			7 32 fr.		6 02 fa.	
Prag K. F. J. B. „			11 30 fa.		9 20 fr.	
Wien Westbhf. „	6 00 fr.	6 30 fr.	7 30 fr.	12 55 fa.	7 13 „	9 29 fr.

Digitized by Google

Wilhelm Beck & Söhne

k. u. k. Hoflieferanten

FILIALEN: Lemberg, Innsbruck, Sarajevo.

Wien, VIII. Langegasse 1, Zentrale.

Uniformen, Uniformsorten
Kürschnerwaren und Kappen
für Eisenbahnen. 651

Stefan v. Götz & Söhne

Wien und Budapest

Wien	Budapest
XX/₁. Bez., Gießmanngasse 2.	b. Ganz & Co., Steinbrucherstr.
XX/₁. Nordwestbahnstraße 53.	

Eisenbahn-Sicherungsanlagen

Bahnschranken mit und ohne Vorläutesicherung,
Zentralweichenstellungen

Signalanlagen, Industriegeleisesicherungen, Geleisesperrbäume, Wechselsperren, Sperrschuhe, Sicherungs- und Signaleinrichtungen aller Art für Eisenbahnen und Ausrüstung hiezu.

Rein pneumatische Niederdruck-Weichen und Signalstellung nach den Patenten der General Railway Signal Co., Buffalo und Rochester U.S.A. und der British Pneumatic Railway Signal Co., Ltd. London.

Werkzeuge und Gebrauchsartikel
für den
Bahnbau, Bahnerhaltungs-
und
Betriebsdienst
Berg- und Hüttenwesen

Bremsschuhe, Waggonschieber etc. Patent Büßing
Bremsschlitten Patent Schön.
Seuthe'sche Knall- und Lichtsignale

Telegramm-Adresse: Bahngötz Wien Telephon.

„A B C“-Code fünfte Ausgabe in Verwendung.
Telephon 21682 und 21683 interurban. 687

Um meine Waschmaschinen à 24 Kronen

mit einem Schlage überall einzuführen, habe ich mich entschlossen, dieselben zu obigem billigen En gros-Preis *ohne Nachnahme zur Probe* zu senden! Kein Kaufzwang! *Ziel 3 Monate!* Durch Seifenersparnis verdient sich die Maschine in kurzer Zeit! Leichte Handhabung! Leistet mehr wie eine Maschine zu 70 Kronen! Die Maschine ist aus Holz, nicht aus Blech und ist unverwüstlich! Größte Arbeitserleichterung! Schont die Wäsche wie bei der Handarbeit!

Schreiben Sie sofort an:

Paul Alfred Goebel, Innsbruck.

Vertreter auch zu gelegentlichem Verkauf überall gesucht.

Bitte nicht zu vergessen, die Bahnstation anzugeben, nach welcher die Maschine geschickt werden soll.

Österreichische
Siemens-Schuckert-Werke

Wien, XX/2. Engerthstraße 150.

Elektrische Beleuchtung 686
Elektrische Kraftübertragung
Elektrische Bahnen

Dynamomaschinen	Elektromotoren
Schaltapparate	Zähler
Installationsmaterial.	Bogenlampen.

Installationsbureau: VI/1 Mariahilferstraße Nr. 7.

Kraluper Mineralöl-Raffinerie

690 PRAG liefert helle und dunkle Zylinderöle für Normal- und Heißdampf, helle und dunkle Maschinenöle, Wagenachsenöle, Petroleum, Benzin, Fette etc. etc.

RUNDSCHAU FÜR TECHNIK UND WIRTSCHAFT

ZENTRALORGAN FÜR DIE FORTSCHRITTE DER INDUSTRIE U. VERKEHRSTECHNIK FÜR SOCIALPOLITIK, VOLKSWIRTSCHAFT u. VERWALTUNG

HERAUSGEBER DIPL.-ING. ALFRED BIRK, EISENBAHNOBERING. a. o. PROF. a. d. K. K. DEUTSCHEN TECHN. HOCHSCHULE IN PRAG — VERLAG VON A. HAASE, PRAG I, ANNAHOF — POSTSPARKASSENKONTO 50.508 — TELEPHON 508

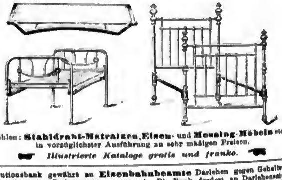
Alleinige Anzeigen-Aufnahme
M. Pozsonyi, Wien,
IX. Hörlgasse 5.

HUTTER & SCHRANTZ A.-G.

SIEBWAREN- u. FILZTUCHFABRIKEN.

K. u. K. HOF- LIEFERANTEN

Wien, VI. Windmühlgasse Nr. 20



empfehlen: **Stahldraht-Matratzen, Eisen- und Messing-Möbeln** etc. etc. in vorzüglichster Ausführung zu sehr mäßigen Preisen.

Illustrierte Kataloge gratis und franko.

Darlehen!

Allgemeine Cautionsbank Aktiengesellschaft

General-Repräsentanz für Österreich:
WIEN, IV. Technikerstraße Nr. 5.

Die Allgemeine Cautionsbank gewährt an **Eisenbahnbeamte** Darlehen gegen Gehaltsvormerkung zu außerordentlich günstigen Bedingungen, u. zw.: 1. Die Bank fordert an Darlehenszinsen pro anno 6½%; selbstredend immer von der verbleibenden Restschuld. 2. Der Darlehenswerber hat sich hinsichtlich seines Gesundheitszustandes einer ärztlichen Untersuchung zu unterziehen. Die übliche teure Lebensversicherung wird jedoch nicht verlangt. Für den Fall des Ablebens des Darlehenswerbers erlischt die restierende Schuld, so daß den Erben keinerlei Verpflichtung auferlegt bleibt. Für diesen seitens der Bank gebotenen Vorteil ist alljährlich ein mäßiges Schadendeckungsentgelt, dessen Höhe sich nach dem Alter des Darlehenswerbers richtet, immer nur von der verbleibenden Restschuld zu bezahlen. 3. Die übliche Stellung der Bürgen kann gegen eine einmal zu entrichtende mäßige Zahlung unterbleiben. (3 Perzent der Darlehenssumme.) 4. Bei der Erteilung des Darlehens werden als einmalige Kosten die Barauslagen und 1 Perzent Bankprovision in Abrechnung gebracht.

Zu weiteren Informationen ist die Bank jederzeit bereit und stehen Antrageformulare zur Verfügung. 702

Für den Inseratenteil verantwortlich Annoncen-Expedition M. Pozsonyi, Wien, IX. Hörlgasse 5.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten.

Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hülscher.

Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16

Digitized by Google

Stanford Univ. DEC 7 1908

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

Redaktion und Administration:
WIEN, I. Eschenbachgasse 11.
Telephon Nr. 355.
Postsparkassen-Konto der Administration: Nr. 806.245.
Postsparkassen-Konto des Club: Nr. 850.698.
Beiträge werden nach dem vom Redaktions-Komitee festgesetzten Tarife honoriert.
Manuskripte werden nicht zurückgestellt.

ORGAN
des
Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

Erscheint von April bis Oktober am 1. und 15. jedes Monates
von November bis März jeden Montag.

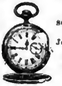
Abonnement inkl. Postversendung
in Österreich-Ungarn:
Ganzjährig K 10. Halbjährig K 5.
Für das Deutsche Reich:
Ganzjährig Mk. 12. Halbjährig Mk. 6.
Im übrigen Auslande:
Ganzjährig Fr. 20. Halbjährig Fr. 10.
Bezugsstelle für den Buchhandel:
Spielhagen & Schurich in Wien.
Einzelne Nummern 30 Heller.
Offene Reklamationen portofrei.

Nº 29. | Wien, den 16. November 1908. | XXXI. Jahrgang.

Putzwolle

kardiert in Strähnen,
offeriert in allen erdenklichen Qualitäten die

Erste österr. mechanische Putzwollfabrik
RUDOLF LÖWI
Wien, II. Engerthstraße 173—175.
Erstes und größtes Etablissement dieser Art, dessen Inhaber die kardierte Putzwolle vor 13 Jahren in Österreich mit größtem Erfolge einführte.
Monatliches Fabrikat über 100.000 Kilogramm.



PRÄZISIONS-UHREN
sowie alle anderen erdenklichen Sorten Echte Glashütte, Omega, Badollett, Schaffhausen usw.
Jede Uhr ist mit Fabrikszertifikat und 5jähriger Garantie versehen.
Hunderte Anerkennungsschreiben
EUGEN DOLLINGER, Uhrmacher,
Wien, IV. Favoritenstraße Nr. 22
Bei Barzahlungen 10 Prozent.
Illustrierte Preisliste gratis und franko.

Klingerit
ist anerkannt die einzig beste Dichtung für höchsten Dampfdruck und überhitzten Dampf etc. etc.
Klingerit wird dort empfohlen, wo noch keine Dichtung entsprochen hat!

Klingerit Dichtungs-Platten
Ringe und Fassonstücke etc.
sind nur dann echt
wenn sie auf einer Seite über die ganze Fläche mit der registrierten Schutzmarke „Klingerit" versehen sind.
457
Die unter den verschiedensten „it" Namen aufgetauchten Dichtungen haben mit dem Fabrikat „Klingerit" nichts gemein, sondern sind meistens ganz minderwertige Nachahmungen. 360
Man kaufe daher nur „Klingerit" und weise Dichtungen, welche diese Schutzmarke nicht tragen, als unecht zurück.
Rich. Klinger, Gumpoldskirchen bei Wien.

Leopolder & Sohn
Wien, III|1 Erdbergstraße 52.
Leipzig-Schleussig, Seumestraße 86.
Fabrik für Telegraphen-Apparate, Telephone und Telephon-Zentral-Umschalter, elektrische Stations-Deckungssignale und Bahnwächter-Läutewerke für Eisenbahnen, Telegraphen-Batterien und Leitungsmateriale, Wassermesser eigenen Patentes für städtische Wasserwerke, Bierbrauereien und Maschinenfabriken. 666
Alle Telephon- und Telegraphen-Einrichtungen werden prompt ausgeführt und Voranschläge **kostenfrei** ausgearbeitet.

C. Schember & Söhne
k. und k. Hof-Brückenwagen und Maschinenfabrik
Wien, I. Akademiestrasse 4
empfehlen ihre Erzeugnisse in Lokomotiv-, Waggon-, Fuhrwerks-, Magazin- und Autom. Wagen sowie Wagen aller Art.

Schnelldreh-Revolverstahl Nº % Marke: %
als Schnell- und Hart-Drehstahl noch dort zu verwenden wo kein anderer mehr aushält!
Rudolf Schmidt & Cº, Gußstahlwerk, Wien, X./3.

Digitized by Google

Garvens-Werke

WIEN

II. Handelskai 130

fabrizieren und halten großes Lager von:

Pumpen aller Art:

Baupumpen
Stationsbrunnenpumpen
Expreßpumpen f. große Förderhöhen
Pumpen für Villen und Wohnhäuser und Fabriksanlagen
Pumpen für Haus- u. Wasserleitungen.

Waagen für jeden Zweck:

Stationsbrückenwaagen
Kohlenwaagen
Magazinswaagen. 647

Kataloge u. Kostenvoranschläge auf Verlangen portofrei und kostenlos.

Schrauben- u. Schmiedewaren-Fabriks-Aktiengesellschaft

Brevillier & Co. und A. Urban & Söhne

Wien, VI. Magdalenenstraße 18. 669

Fabriken: Neunkirchen an der Südbahn, Floridsdorf und Gradenberg. Nieten, Schrauben, Muttern, Drahtstifte und Schmiedewaren.

Witkowitzer Bergbau- und Eisenhütten-Gewerkschaft

Witkowitz (Mähren).

Post- und Telegrammadresse: *Witkowitz, Eisenwerk.* Eisenbahnstation: Schönbrunn und Mähr.-Ostrau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Erzeugnisse: Roheisen, Eisengußware, vornehmlich Röhrenguß nachstehender Methode für Wasser-, Dampf- und Gasleitungen, Maschinen- und auch Bauguß, Stahlguß, Walzmaterial, und zwar: Stab- und Fassoneisen, Bau- und Waggonträger, Reservoir- und Kesselbleche, Stabstahl, Stahlbleche, Eisenbahn- und Grubenschienen aus Martinstahl, Tyres aus Martin- und Spezialstahl, Eisenbahnwaggonräder, Waggonachsen, komplette Räderpaare, Wechsel und Kreuzungen, Drehscheiben, Wasserstations-Einrichtungen, Dampfkessel, Reservoirs, Gasometer, Brücken- und sonstige Baukonstruktionen, Gittermaste, Schmiedestücke und diverse Zeugschmiedware, Maschinenbau, speziell Bergwerkemaschinen für Förderung und Wasserhaltung, Pumpensätze und Ausführung diverser maschineller Einrichtungen, mittels Wassergas geschweißte, elektrisch geschweißte und maschinell gepreßte Blechwaren, stumpf- und patentgeschweißte, wie auch nahtlose Röhren, Rohrmaste, feuerfeste Ziegel und basische Steine.

Anfragen sind zu richten an die Zentral-Direktion in Witkowitz, Eisenwerk oder an die Kommerzielle Direktion, Wien, I. Operngasse 6 oder an das Verkaufsbureau, Prag, Stadtpark 19. 685

Lebensversicherungs-Institut des Club österreichischer Eisenbahn-Beamten

Newyorker Germania

WIEN, I. Stubenring Nr. 18, im eigenen Hause.

Versicherungen in Kraft Ende 1906 564,000.000 Kronen, Aktiva laut Bilanz 1906 185,000.000 Kronen, Überschuß der Jahresgebarung 1,635.700 Kronen, Dividenden verteilt an Versicherte 1906 2,422.100 Kronen, Kaution bei der k. k. Staats-Zentralkasse 10,437.500 Kronen.

Die Gesellschaft verteilt Dividenden schon nach einjährigem Bestehen der Polizze. Die Polizzen sind nach einjährigem Bestande unanfechtbar (Darlehens-Deckungs-Polizzen), genießen sofortige Unanfechtbarkeit bei Selbstmord oder Tod durch Duell. Die Kriegsversicherung Wehrpflichtiger wird ohne Prämienerhöhung übernommen. Mitglieder des Club österreichischer Eisenbahn-Beamten genießen besondere Begünstigungen.

Fabrik für

Eisenbahnsicherungsanlagen Südbahn-Werk

Wien

X/3 Triesterstraße Nr. 40.

Telephon 8978.

Bahnschranken, Vorläutesicherungen, Schrankenantriebe. • Zentral-Stellwerke, Blockapparate. Signale, Kontaktschienen, Fühlschienen, Sperrbäume. • Wechselsperrschlösser. 430

Deckert & Homolka

Elektrotechnisches Etablissement

Fabriks- u. Engros-Lager IV. Favoritenstr. 42. **WIEN** Niederlage u. Installation I. Kärntnerstr. 42.

Budapest. Prag. Brünn. Paris.

Fabrikation • Installation



von Telegraphen- und Mikrotelephon-Apparaten für alle Zwecke, insbesondere für den Eisenbahn-Signal-, Sicherheits- und Meldedienst, Blitzableitern, Dynamos, Elektromotoren und Ventilatoren, Wasserstands-Anzeigern, Beleuchtungskörpern, staub- und wasserdicht. 545

Österreichische Eisenbahn-Verkehrsanstalt WIEN I. Volksgartenstraße 3.

Vermietung von Spezialwagen aller Art, Kastenwagen und Lowrys, Heiz- und Kühlwagen, Zisternenwagen, Spezialwagen für Weintransporte etc., Projektierung, Bau und Finanzierung von Lokal- und Schleppbahnen, Errichtung von Reservoirs (Tanks) und Rohrleitungen (pipe lines) für Petroleum. 521

Felten & Guilleaume

Fabrik elektr. Kabel, Stahl- und Kupferwerke, Actien-Gesellschaft, Wien, X. Gudrunstraße 11.

Zug- u. Barrierendraht m. hoher Festigkeit, Stachelzaundraht usw.

Drahtseile für Aufzug, Transmissionen, Schiebebühnen, Zugschranken, Stell- und Läutewerke.

Bogenlampen-Aufzug- und Tragseile.

Zug- und Leitseile für Eisenbahn-Trajekte.

Leitungsdrähte nach verschiedenster Art isoliert, für Installationszwecke.

Kabel für Telegraphie, Telephonie und elektrische Licht- und Kraftübertragung.

Hochspannungskabel mit Felten & Guilleaume-Papierisolation.

Blocksignalkabel. Trolley-Drähte. 498

Trifailer Kohlenwerks-Gesellschaft, Wien, III. Rennweg 5.

549

K. k. priv.

Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt

Errichtet im Jahre 1825.

Wien, I. Wollzeile 39.

Die Anstalt versichert. a) Gebäude samt deren Zubehör, 913
b) Mobilien aller Art
c) Bodenerzeugnisse gegen Hagelschlag.

Reservefond d. Anst.: K 8,376.191·17 Ges.-Versicherungssumme K 2.406,808.085
Anzahl der Mitglieder: 159.054.

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ORGAN

des

Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

№ 29. Wien, den 16. November 1908. XXXI. Jahrgang.

Clubversammlung. Dienstag den 17. November 1908, 1/27 Uhr abends: Vortrag des Herrn Dr. Egon Seefehlner, Direktor der A. E.-G.-Union Elektrizitäts-Gesellschaft über *„Die elektrischen Bahnen Tirols“*, mit Lichtbildern.

Nach Schluß des Vortrages gemeinschaftliches Abendessen im Clublokale, wozu Anmeldungen vor Beginn des Vortrages erbeten werden.

Die bisherigen Vorkehrungen der österreichischen Eisenbahnen in der Alkoholfrage *).

Von **Max Stein**, Oberrevident der k. k. Nordbahndirektion.

„Nihil nimis“.

Die österreichischen Eisenbahnen sind diesem weisen Spruche, welcher nicht nur hinsichtlich des Genusses der geistigen Getränke, sondern, wie manche meinen, auch im Kampfe gegen den Alkoholkonsum seine Berechtigung hat, bisher treu geblieben, indem sie sich bei ihren Maßnahmen gegen dessen Mißbrauch seitens der Bediensteten aus Rücksicht auf das Personal sowie gewisse Interessen sehr vorsichtig verhielten.

Das Laster der Trunksucht wird jedoch bei den einzelnen österreichischen Eisenbahnen durchgehends schon auf Grund der Dienst-, und zwar der Verkehrs- und und sonstigen Vorschriften sehr streng geahndet. Die ungarischen Bahnverwaltungen und an ihrer Spitze die kgl. Behörden wenden wohl erst seit dem im Jahre 1905 zu Budapest abgehaltenen X. internationalen Kongresse gegen den Alkoholismus dieser Angelegenheit eine intensive Aufmerksamkeit zu.

Die hingegen bereits zehn Jahre bestehende „Dienstordnung für die Bediensteten der k. k. österreichischen Staatsbahnen“ behandelt in einem besonderen Paragraphen (25) die Nüchternheit des Personals, dem vorsichtiges Maßhalten im Genusse geistiger Getränke geboten wird und nach welcher Bestimmung „Trunkenheit im Dienste oder zur Zeit des Dienstantrittes zu den schwersten Dienstvergehen zählt und wenn sie im Eisenbahnbetriebsdienste vorfällt sowie auch sonst unter erschwerenden Umständen mit Entlassung bedroht ist“ (§ 95).

Der letztere Paragraph, welcher die „Anwendung der Disziplinarstrafen“ zum Gegenstande hat, führt im Absatz 2, Zahl 7, unter jenen Dienstvergehen, welche mit Entlassung bestraft werden, auch die oben bezeichnete Trunkenheit an. Überdies ist der Bedienstete sowie der Hilfsbedienstete nach § 25, Absatz 2, im Sinne des § 18, Absatz 4, verpflichtet, falls er an einem anderen, in Ausübung des Betriebsdienstes begriffenen oder diesen Dienst antretenden Bediensteten Trunkenheit wahrnimmt, unverzüglich die Anzeige zu erstatten, da (nach § 18 D.-O.) unter den „allgemeinen Pflichten“ des Personals auch die Pflicht zu verstehen ist, das Interesse des Dienstes überall zu wahren und wahrgenommene oder drohende Nachteile — also auch die mit den Dienstvergehen, welche der Trunksucht oder Trunkenheit entspringen, verbundenen Schädigungen der Bahnanstalt — „mit allen zu Gebote stehenden Mitteln abzuwehren“.

Auch die ebenfalls aus dem Jahre 1898 stammende Dienstpragmatik der Kaiser Ferdinand-Nordbahn behandelt (im § 61) die Trunksucht als schweres Dienstvergehen und bedroht sie als solches mit Disziplinarstrafe, wobei (im Absatz 1 dieses Paragraphen) allgemein betont wird, daß in dem Strafausmaße auf die Tragweite des Dienstvergehens und die dasselbe begleitenden Umstände, auf den der Gesellschaft etwa zugefügten Nachteil, auf das dadurch gegebene Ärgernis u. dgl., sodann auf die dienst-

*) Zum Teil aus dem Berichte, welchen der Verfasser am 13. Oktober d. J. auf Einladung der Zentralgeschäftsstelle der österreichischen Alkoholgegner-Vereine am I. österr. Alkoholgegnertage (12. bis 14. Oktober 1908) erstattete, und zwar als Korreferent mit Dr. Aladár Békéss, Bahn- und Augenarzt der österr. Nordwestbahn, welcher bezüglich der in Österreich noch zu treffenden Vorkehrungen folgende Leitsätze aufstellte: 1. Wirksame Aufklärung des Personals. 2. Teilnahme aller Wohlfahrtsinstitute der Eisenbahnen an dem Kampfe gegen den Alkoholismus, insbesondere der Krankenkassen, welche keine geistigen Getränke als „Stärkungsmittel“ honorieren, während die Lebensmittelmagazine keine solchen führen sollen! 3. Errichtung von gesunden Wohnhäusern und Ledigenhäusern. Fürsorge für gute Ersatzgetränke. Reform der Bahnhofwirtschaften usw.

Digitized by Google

lichen und außerdienstlichen Verhältnise des Beschuldigten Rücksicht zu nehmen ist.

Im Absatz 2 (des § 61) wird ja außer „Handlungen und Unterlassungen, welche dem Strafgesetze unterliegen, Menschenleben gefährden, überhaupt gegen die Sicherheit des Bahnverkehrs oder Grubenbetriebs gerichtet, das Vertrauen des die Einrichtungen der Bahnanstalten benützenden Publikums in weiteren Kreisen zu erschüttern geeignet sind, insbesondere dann, wenn sie von . . . grober Fahrlässigkeit, Unverbesserlichkeit (Rückfall) begleitet sind,“ . . . . . ausdrücklich auch noch „Trunksucht“ usw. angeführt und als besonders schweres Dienstvergehen bezeichnet, obwohl sie schon unter die zuvor bezeichneten, strafgesetzlich bedrohten Delikte subsummiert sein könnte.

Im § 62 dieser Dienstpragmatik wird für die „Trunkenheit‘ im Dienste die strafweise Entlassung, und zwar nach durchgeführtem Disziplinar-Verfahren und Maßgabe des Ergebnisses desselben“ festgesetzt.

Wie notwendig die Disziplinarbehandlung dieser Art von Dienstvergehen ist, geht schon daraus hervor daß statistisch nachgewiesen werden kann, daß ein großer Teil der den Disziplinarkammern zur Beurteilung vorgelegten dienstlichen Delikte mittel- und unmittelbar auf Trunksucht beruhten sowie auch der militärärztliche Referent über „Alkohol und Heerwesen“ hervorhob, daß ein sehr großer Teil der Straf- und Kassierungsfälle beim Militär auf Alkoholmißbrauch zurückzuführen ist.

Außerdem schreibt schon die „Instruktion für den Verkehr der Züge“ der Kaiser Ferdinand-Nordbahn vom Jahre 1884/93 im § 4 vor, daß „dem Trunk ergebene Personen“ nicht im Dienst belassen werden dürfen. Wird ein Bediensteter betrunken im Dienste getroffen, so ist dieser Umstand vom Stationsvorstand oder vom diensthabenden Stationsbeamten zu konstatieren, welche zu dieser Feststellung, wenn möglich, auch den Bahnarzt hinzuziehen. Das Protokoll ist von zwei Zeugen, die sich von der Trunkenheit des Betreffenden überzeugt haben, unterfertigen zu lassen und auf dem vorgeschriebenen Dienstwege einzusenden. Jede in dieser Beziehung geübte Nachsicht der Vorgesetzten, jedes Verschweigen seitens der übrigen Bediensteten wird streng geahndet.

Ähnliche Vorschriften enthält die „Instruktion für das Zugbegleitungspersonal über den Verkehrsdienst“ der Österreichischen Nordwestbahn usw. In dringenden Fällen kann dort schon der Zugführer selbst den Trunkenen vom Dienste abziehen. Die (nur intern normierten) Strafen richten sich auch nach der Wichtigkeit der Funktion des Schuldigen.

Die Musterordnung des k. k. Eisenbahnministeriums für das in den Hilfsanstalten (Werkstätten usw.) der Eisenbahnen beschäftigte Personal bedroht im § 18 jeden der „Trunksucht verfallenden oder wiederholt fruchtlos verwarnten“ Arbeiter mit „sofortiger Entlassung“, also ohne Kündigung.

Auch nach den bei den Eisenbahnkrankenkassen giltigen Statuten erfahren die Trunksüchtigen Kassenmitglieder eine differentielle Behandlung, indem die Mitglieder selbst dann den Anspruch auf Krankengeld verwirken, wenn sie sich die Krankheit durch Trunksucht zugezogen haben. Die neue wissenschaftliche Richtung will jedoch diese Leidenschaft (etwa wie die Geschlechtskrankheiten) nicht als Laster bestrafen, sondern — und mit Recht — als Krankheit heilen.

Die (nunmehr bloß historischen Wert besitzende) Regierungsvorlage vom 9. Dezember 1904, betreffend „das Programm für die Reform und den Ausbau der Arbeiterversicherung“ beschränkt das freie Verfügungsrecht des dem Trunke verfallenen Kassenmitgliedes, also auch des kassenpflichtigen Eisenbahnbediensteten, insofern, als das „Reformprogramm“ bestimmt, daß bezüglich der Gewährung der freien Verpflegung in einem Versorgungshause u. dgl. an Stelle der Invaliden- und Altersrente die Zustimmung des Bezugsberechtigten nicht erforderlich ist, wenn ihm auf Grund gesetzlicher Bestimmungen oder behördlicher Maßnahmen zur Hintanhaltung der Trunkenheit wegen gewohnheitsmäßiger Trunksucht Beschränkungen auferlegt sind.

An dieser Stelle bleibe auch nicht unerwähnt, daß noch andere, wenn auch nur behutsame Schritte zur antialkoholischen Erziehung unseres Eisenbahnpersonals unternommen wurden. So gab die Kaiser Ferdinand-Nordbahn im August 1904 als Beilage zur „Instruktion für die erste Hilfeleistung bei Verletzungen oder plötzlichen Erkrankungen“, und zwar bald nach der in der Zeitschrift des österreichischen Eisenbahnbeamtenvereines im Jahre 1902/03 erfolgten Veröffentlichung der einschlägigen Aufsätze des Schreibers dieser Zeilen*) eine „Ärztliche Belehrung und Warnung über die Folgen des Alkoholmißbrauches und des unmäßigen Tabakgenusses“ heraus, welche mit folgendem Appell an die Leser schließt: „Wem also seine Gesundheit lieb ist, wer für Frau und Kinder Sorge tragen, seinen Kindern kein abschreckendes Beispiel geben, seine Familie vor Verderben retten und keinem ungewissen, traurigen Schicksal preisgeben will, der hüte sich, so lange es noch Zeit ist, vor Übermaß im Alkohol- und Tabakgenusse, das den Körper allmählich zerstört und den Erhalter der Familie vorzeitig dem Siechtum preisgibt.“

Die „Warnung“ ist, wie schon zuvor erwähnt wurde, recht vorsichtig abgefaßt; sie will vorläufig — wohl mit Rücksicht auf die besonderen Verhältnisse des Eisenbahnberufs — nur Temperenzler, nicht Abstinenten erziehen.

---

*) Vergl. auch dessen Schrift: „Alkohol und Alkoholismus mit besonderer Berücksichtigung seiner Beziehungen zu dem Eisenbahnverkehrsdienste“, Wien 1904. Im Selbstverlage des Österr. Eisenbahnbeamten-Vereines.

Digitized by Google

Aber außer den meist strengen und nötigenfalls auch rigoros gehandhabten Vorschriften*), welche wir hier nicht nicht sämtlich zitieren können und die hauptsächlich gegen die mehr oder minder chronische Trunksucht sowie gegen die Trunkenheit im Dienste gerichtet sind, ist seitens der österreichischen Eisenbahnverwaltungen, zumal in positiver Beziehung bezüglich der alkoholfreien Ersatzgetränke und des Alkoholkonsums außerhalb des Dienstes, noch nicht soviel geschehen, wie in Deutschland und England, in der Schweiz, in Schweden und Amerika. Doch fehlt es nicht an entsprechenden Bemühungen seitens unserer obersten Eisenbahnbehörde und der Eisenbahndirektionen sowie des Personals selbst, um wenigstens durch Belehrung und Erziehung und wenn möglich durch Einflußnahme auf die Ernährung der Bediensteten die Verderblichkeit der bisherigen Trinksitten weitesten Kreisen zum Bewußtsein zu bringen und sie von derselben dauernd zu überzeugen.

Infolge der Initiative des k. k. Eisenbahnministeriums wurde schon vor längerer Zeit der bekannte Aufruf Otto de Terras den Staatsbahndirektionen zur Verbreitung empfohlen und nach manchen anderen Maßnahmen etwa vor einem Jahre an sie auch ein Erlaß gerichtet, in welchem das Eisenbahnministerium die Staatsbahndirektionen auffordert, die Bestrebungen des „Eisenbahn-Alkoholgegner verbandes in Österreich" durch entsprechende Einflußnahme auf das Personal zu unterstützen, damit dieses dienstlich zum Besuche der aufklärenden Vorträge der Verbandsfunktionäre eingeladen und zu möglichst zahlreichem Beitritte aufgemuntert werde. Und wenn von der obersten Behörde auch nur moralisch alle Bestrebungen unterstützt werden, welche die Enthaltsamkeit der Eisenbahnbediensteten vom Alkoholmißbrauche bezwecken, so trägt sie schon dadurch zur Sicherheit des Verkehrs und zur Beruhigung des Publikums in dieser Beziehung erheblich bei. Tatsächlich hat das Eisenbahnministerium, nachdem es in dem angeführten Erlasse dem Verbande die werktätigste Förderung in Aussicht gestellt hatte, diesem den Betrag von K 250 gespendet. Die berufsgenossenschaftliche Unfallversicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen widmete dem Verbande in Würdigung seiner auch für diese Anstalten nützlichen Tätigkeit ebenfalls eine Spende, und zwar in der Höhe von K 500.

Auch die vom Adjunkten Becker unter Mitwirkung des Verbandspräsidenten herausgegebene „Eisenbahnhygiene" fördert die Bestrebungen des genannten Verbandes durch genaue Registrierung und Besprechung der auf die Abwehrbewegung überhaupt und die Verbandstätigkeit im besonderen sich beziehenden Vorkommnisse usw.

Der Gründer und Präsident des Verbandes, Bahnarzt Dr. Aladár Békéss ist bisher der unermüdliche und rastlose Hauptträger der ganzen Propaganda unter den österreichischen Eisenbahnern. Denn auf seinen Schultern ruht fast die ganze Last der mit dieser verbundenen Arbeit. Auf seine Initiative wurden ja unter Hinweis auf die große Bedeutung der Alkoholfrage für den Eisenbahnverkehrsdienst zahl- und erfolgreiche Eingaben um moralische Unterstützung der Verbandsbestrebungen sowie um Förderung der belehrenden Vorträge usw. an die verschiedenen Bahnverwaltungen gerichtet.

(Schluß folgt.)

*) Dieses Thema wurde von mir auch bezüglich des strafrechtlichen Schutzes gegen den Alkoholmißbrauch in der am X. internationalen Kongreß gegen den Alkoholismus im Jahre 1905 zu Budapest abgehaltenen Diskussion eingehend behandelt.

CHRONIK.

Personalnachricht. Seine Majestät der Kaiser hat dem Oberinspektor der k. k. Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen Wilhelm Rodler aus Anlaß der erbetenen Übernahme in den dauernden Ruhestand den Orden der Eisernen Krone dritter Klasse, mit Nachsicht der Taxe, allergnädigst zu verleihen geruht.

Kaiserjubiläums-Marktfest. Die Vorarbeiten für das große am 20. und 21. d. in den Sofiensälen stattfindende Kaiserjubiläums-Marktfest nehmen ihren Fortgang und nach der Beteiligung der ersten Gesellschaftskreise der Residenz läßt sich schon heute ein volles Gelingen dieses Wohltätigkeitsfestes voraussagen. Se. k. u. k. Hoheit, Herr Erzherzog Leopold Salvator hat eine Deputation des Komitees, bestehend aus den Herren Sektionschef Dr. Viktor Röll, Ministerialsekretär Dr. Hermann Maria Eisl und Oberinspektor Karl Neblinger in Audienz empfangen, welche Se. k. u. k. Hoheit die Einladung zum Besuche des unter Höchstseinem Protektorate stehenden Festes überbrachten. Sr. k. u. k. Hoheit geruhte sich in huldvollster Weise über die Details der Veranstaltung zu erkundigen und Höchstsein Erscheinen beim Feste in sichere Aussicht zu stellen. In den Salons der Gemahlin des Eisenbahnministers Frau v. Derschatta hat eine Sitzung derjenigen Damen stattgefunden, welche die Leitung der verschiedenen Zelte übernommen haben. Die künstlerische Ausschmückung des Sofiensaales wird durch den Oberingenieur Robert Hartinger besorgt. Das Komiteelokal dieser Veranstaltung befindet sich: I. Nibelungengasse 4, I. Stock (Telephon Nr. 328), wohin allfällige Anfragen und Wünsche gerichtet werden können. Eine der Hauptattraktionen dieses Festes wird zweifellos der künstlerische Teil sein, der eine Reihe künstlerischer Darbietungen und sonstiger Belustigungen bringen wird, die sicherlich geeignet erscheinen, dem allgemeinen Interesse des Publikums zu begegnen. Eine ganze Schar ausgezeichneter Wiener Künstler und Künstlerinnen hat sich mit dankenswerter Bereitwilligkeit in den Dienst dieser wohltätigen Veranstaltung gestellt und die ersten Kräfte sowohl der Theaterwelt, wie aus Kreisen der bildenden Kunst werden für die Heiterkeit der Besucher des Festes sorgen. Der linke Seitengang wird als „Bahnhofperron" adaptiert sein und mit Trafik, Reiselektürenverkauf, Automaten, Postkasten, Perronbüfett usw. versehen sein. Ein in moderner Ausführung höchst geschmackvoll vom Maler A. Karpellus entworfenes Plakat, wird seinem Zwecke auf dieses der Wohltätigkeit gewidmete Fest aufmerksam zu machen, vollauf entsprechen.

Verkehr und Einnahmen der österreichischen Eisenbahnen im Monate August 1908.

A. Haupt- und Lokalbahnen: Im Monate August 1908 wurden auf den österreichischen Haupt- und Lokalbahnen 22,449.110 Personen und 11,668.732 *t* Güter befördert und K 77,821.171 vereinnahmt, das ist pro Kilometer K 3541. Im gleichen Monate 1907 betrug die Einnahme K 76,210.064 oder pro Kilometer K 3492; es resultiert demnach für den Monat August 1908 eine Zunahme der kilometrischen Einnahmen um 1·4%. In den ersten acht Monaten 1908 wurden

Digitized by Google

auf den Haupt- und Lokalbahnen 138,973.939 Personen und 89,496.507 *t* Güter befördert und K 540,623.215 vereinnahmt. In der gleichen Zeitperiode 1907 betrug die Einnahme K 523,865.770. Da die durchschnittliche Gesamtlänge der österreichischen Haupt- und Lokalbahnen für die achtmonatliche Betriebsperiode des laufenden Jahres 21.913 *km*, für den gleichen Abschnitt im Jahre 1907 dagegen 21.790 *km* betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme pro Kilometer für die genannte Zeitperiode 1908 auf K 24.671 gegen K 24.041 im Vorjahre, das ist um K 630 günstiger oder, auf das Jahr berechnet, pro 1908 auf K 37.007 gegen K 36.062 im Vorjahre, das ist um K 945, somit um 2·6% günstiger.

B. **Kleinbahnen und diesen gleichzuhaltende Bahnen: Die durchschnittliche Gesamtlänge der Bahnen dieser Gruppe betrug im Monate August l. J. 602·06 *km*. Befördert wurden 28,868.328 Personen und 37.626 *t* Güter, wofür K 4,254.694 vereinnahmt wurden. Im gleichen Monate 1907 wurden bei 572·14 *km* Betriebslänge K 3,824.827 eingenommen. In den ersten acht Monaten 1908 betrug die Gesamtfrequenz 235,852.404 Personen und 269.263 *t* Güter mit einer Gesamteinnahme von K 33,678.957.**

Bahnhofrestaurationen. Das Eisenbahnministerium, das vor einigen Jahren eine den Zeitverhältnissen entsprechende durchgreifende Regelung der Pachtzinse für die längs der Linien der österreichischen Staatsbahnen bestehenden Bahnhofsrestaurationen durchführte, hat nunmehr auf Grund der seither gesammelten Erfahrungen den untergeordneten Dienststellen die Grundsätze bekanntgegeben, welche in Hinkunft bei Behandlung der die Bahnhofsrestaurationen betreffenden Angelegenheiten maßgebend zu sein haben. Bei Feststellung dieser Grundsätze ist das Eisenbahnministerium von dem leitenden Gesichtspunkte ausgegangen, daß die Bahnhofsrestaurationen in erster Linie den Bedürfnissen des reisenden Publikums zu dienen haben, daher vor allem die Güte der einzelnen Restaurationen bei tunlichst mäßig gehaltenen Preisen der Speisen und Getränke sicherzustellen ist und erst in zweiter Linie die aus der Verpachtung der Restaurationen zu erzielenden Erträgnisse in Betracht kommen können. Es wurde daher die Vergebung der Bahnhofsrestaurationen im Wege der öffentlichen Ausschreibung als Regel vorgeschrieben, jedoch auch eine Vergebung im Wege beschränkter Offertausschreibung oder aus freier Hand als zulässig erklärt, wenn nach dem Ermessen des Staatsbahndirektors im Hinblick auf die im einzelnen Falle obwaltenden Verhältnisse bei einer derartigen Vergebungsweise das vorhin gekennzeichnete Ziel besser und sicherer erreicht würde. Ferner wurde angeordnet, daß auch bei der Vergebung im Offertwege niemals das Meistgebot allein ausschlaggebend sein dürfe, vielmehr vor allem die persönliche Eignung des Bewerbers — seine fachmännische Qualifikation, Vertrauenswürdigkeit, finanzielle Leistungsfähigkeit — in Berücksichtigung zu ziehen sei. Durch diese Bestimmungen wird wiederholt, insbesondere auch im Staatseisenbahnrate geäußerten Wünschen der Interessentenkreise in bezug auf eine zufriedenstellende Betriebsführung der Bahnhofsrestaurationen Rechnung getragen.

Betriebsergebnisse der Eisenbahn Wien-Aspang im Jahre 1907. Die Transporteinnahmen der Eisenbahn Wien—Aspang betrugen im Jahre 1907 K 2,063.189 gegen K 2,035.035 im Jahre 1906; hiebei sind die Einnahmen aus dem Personendienste um K 5403 gesunken, die aus dem Güterdienste um K 33.558 gestiegen. Die verschiedenen Einnahmen erlitten einen Ausfall von K 2008. Die Betriebsausgaben sind jedoch infolge der Lohnerhöhung und der Verteuerung der Materialpreise in einem größeren Maßstabe als die Einnahmen gestiegen; sie betrugen K 1,359.345 (+ K 69.738 gegen 1906). Die geleisteten Zugkilometer sind gegenüber dem Vorjahre von 457.729 auf 459.969, die Bruttotonnenkilometer von 72,108.290 auf 20,323.328 und die Wagenachskilometer von 12,210.918 auf 74,282.454, die Nettotonnen-Kilometer von 19,823.000 auf 12,450.664 gestiegen. Der Betriebskoeffizient stellte sich auf 64·97% (+ 2·58% gegen 1906). Aus dem Betriebsüberschuß von K 391.390 wurde eine Dividende von K 16 (4%) verteilt und der Generalversammlung der Antrag auf Erhöhung des Aktienkapitals gestellt, um die seitens der Regierung aufgetragenen Investitionen durchführen zu können. Zu diesem Zwecke wurde zunächst bei der Regierung um Freigabe der im gesperrten Depot erliegenden 2250 Aktien im Nominalbetrage von K 900.000 eingeschritten.

Der Fahrpark zählte mit Ende 1907 20 Lokomotiven, 12 Tender, 80 Personen- und 328 Güterwagen sowie 1 Schneepflug. Die Betriebslänge betrug 89·8 *km* mit 11·3 *km* Schleppgeleisen. Befördert wurden 906.764 Zivilpersonen, 19.995 Soldaten und 642.313 *t* Güter aller Art.

Betriebsergebnisse der Schneebergbahn im Jahre 1907. Die Schneebergbahn hat für das Jahr 1907 im Vergleiche zum Vorjahre einen Einnahmenausfall von K 9084 zu verzeichnen. Es wurden K 254.227 aus dem Personendienste und K 188.938 aus dem Güterdienste, zusammen K 443.165 vereinnahmt, wovon 87% auf die Adhäsions- und 13% auf die Zahnradstrecke entfielen. Die verschiedenen Einnahmen erreichten K 12.744. Die Betriebsausgaben betrugen K 387.256 (+ 39.056 gegen 1906), wodurch der Reinertrag wesentlich vermindert wurde. Das Anwachsen der Betriebskosten ist auch bei dieser Bahn auf die Erhöhung der Personalbezüge und der Verteuerung der Materialien zurückzuführen. Der Verlust im Jahre 1907 beträgt K 208.969. Der Fahrpark zählte mit Ende 1907 9 Tender- und 5 Zahnradlokomotiven, 10 Personen- und 62 Güterwagen. Die Betriebslänge umfaßte 41 *km* normalspurige Adhäsions- und 8 *km* schmalspurige Zahnradstrecken. Befördert wurden auf der Adhäsionsstrecke 325.207 Personen, auf der Zahnradstrecke 20.250 Personen, außerdem 31.669 Militärs, 315 *t* Gepäck und 126.555 *t* Güter aller Art. Die geleisteten Zugkilometer auf der Adhäsionsstrecke bezifferu sich mit 196.367, die 2,155.252 Wagenachskilometer, 11,977.458 Bruttotonnenkilometer und 2,719.854 Nettotonnenkilometer ergaben, während auf der Zahnradstrecke 12.737 Zugkilometer, 37.972 Wagenachskilometer 105.920 Brutto- und 30.604 Nettotonnenkilometer gefördert wurden.

Stand der Fahrbetriebsmittel der österreichischen Eisenbahnen und der österreichischen Eisenbahnwagen-Leihgesellschaften am 31. Dezember 1907. Der Beilage zum Verordnungsblatt für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 36 vom 31. März 1908 entnehmen wir folgende Angaben: Am 31. Dezember v. J. umfaßte der Stand der Fahrbetriebsmittel sämtlicher Eisenbahnen und Eisenbahnwagen-Leihgesellschaften Österreichs zusammen 6462 Lokomotiven, 5018 Tender, 375 Schneepflüge, 1913 Motorwagen, 14.689 Personen- und 150.578 Güterwagen. Hievon waren 1 Lokomotive, 31 Personen- und 6000 Güterwagen Eigentum fremder Parteien. Außerdem hatten die k. k. Nordbahndirektion und sieben Privatbahnen zusammen 4147 Güterwagen teils von österreichischen, teils von fremden Eisenbahnwagen-Leihgesellschaften ausgeliehen, u. zw. 64 gedeckte, 210 offene Güter- und 545 Kohlenwagen von der Ersten österreichischen Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft und 266 gedeckte, 389 offene, 8 Bier-, 20 Reservoir- und 1823 Kohlenwagen von der österreichischen Eisenbahn-Verkehrsanstalt in Wien. Im Vergleiche zum Stande der Fahrbetriebsmittel am Ende des Jahres 1906 ergab sich ein Zuwachs von 230 Lokomotiven, 178 Tendern, 7 Schneepflügen, 166 Motorwagen, 235 Personen- und 4701 Güterwagen.

Digitized by Google

LITERATUR.

Geschichte der Eisenbahnen der österr.-ung. Monarchie. Das Eisenbahnwesen Österreichs in seiner allgemein und technischen Entwicklung 1898 bis 1908. Zum fünfzigjährigen Regierungsjubiläum Sr. Majestät des Kaisers hat der Österreichische Eisenbahnbeamtenverein ein fünfbändiges Werk: „Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie" herausgegeben, dessen Erträgnis von bisher an K 30.000, den Grundstock der unter dem Protektorate des Erzherzogs Franz Ferdinand stehenden Kurstiftung für österreichische Eisenbahnbeamte bildete. Zum sechzigjährigen Regierungsjubiläum wird als Fortsetzung dieses Werkes ein zweibändiges Ergänzungswerk erscheinen, zu dem das Eisenbahnbureau des Generalstabes und eine große Reihe von Beamten des k. k. Eisenbahnministeriums die Beiträge geliefert haben. Der erste Band wird enthalten: Allgemeine Entwicklungsgeschichte der österreichischen Eisenbahnen seit 1897 (H. Strach), Gesetzgebung und Verwaltung (Dr. A. Ritter v. Weeber), Die österreichischen Eisenbahnen in der Staatswirtschaft (Dr. H. Ritter v. Wittek), Lokal- und Kleinbahnwesen (F. Gottsleben), Das Militäreisenbahnwesen (k. und k. Reichskriegsministerium), Kommerzieller Betrieb und Tarifwesen (Dr. Fr. Ritter v. Schonka), Personentarife (Th. Englisch), Transportrecht und Transportwesen (Dr. G. Scheikl), Personalwesen (L. Paul), Wohlfahrtseinrichtungen (Dr. Th. Pollak), Sanitätswesen (Dr. H. Ritter v. Britto), Entwicklung der Eisenbahnen in Bosnien und der Hercegowina (K. Schnack). Der zweite Band enthält: Trassierung, Unter- und Brückenbau (J. Zuffer und S. Kulka), Oberbau, Hochbau und Bahnhofsanlagen (H. Koestler), Tunnelbau (J. Hannack), Lokomotiv- und Wagenbau (K. Gölsdorf), Maschinelle Einrichtungen und Werkstätten (J. Spitzner), Entwicklung des Betriebes (H. Graf), Bau und Betrieb elektrischer Bahnen (Dr. M. Jüllig und W. Freiherr v. Ferstel), Zugförderung (F. Willinger). Nach Erscheinen des Werkes werden wir eine eingehende Besprechung veröffentlichen.

Das Meldewesen in Wien und die Reform des Meldzettels, von Franz Bauer. Verlag Manz. Preis 80 h. Die Broschüre bespricht vorerst die Reform des Meldzettels und die Wichtigkeit des Meldewesens im allgemeinen und behandelt dann in ausführlicher und interessanter Weise die Ursachen seiner Unzulänglichkeit und deren Beseitigung. Wir empfehlen die Lektüre der kleinen Druckschrift um so mehr, als der Meldzettel sehr oft den alleinigen Nachweis für den Aufenthalt und dieser wieder die Grundlage zur Erlangung des Heimats-, Bürger- und Wahlrechtes usw. bildet und dessen korrekte Ausfüllung von eminenter Bedeutung ist.

Sammlung von Normalien und Konstitutivurkunden auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens. Jahr 1907. Die vom k. k. Eisenbahnministerium herausgegebene offizielle „Sammlung von Normalien und Konstitutivurkunden auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens. Jahr 1907" ist vor kurzem erschienen. Danach wurden im Jahre 1907 11 Lokalbahn- und 2 Kleinbahnunternehmungen neu konzessioniert und für je eine bereits bestehende derartige Unternehmung die Konzession für eine neue Lokalbahnlinie bezw. für mehrere Kleinbahnlinien erteilt. Weiters erfolgten auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens zehn Bewilligungen zur Errichtung von Aktiengesellschaften unter gleichzeitiger Genehmigung der bezüglichen Statuten; 16 solchen Unternehmungen wurde eine Statutenänderung bewilligt. Leider fehlt heuer der Ausweis über die neu erteilten und verlängerten Vorkonzessionen, der stets ein für gewisse Studien sehr zweckmäßiges Hilfsmittel war. Es wäre sehr dankenswert, wenn das k. k. Eisenbahnministerium ihn im nächsten Jahrgange nachtragen (für 1908) bezw. wieder einfügen würde.

Die Eisenbahngesetzgebung des Jahres 1907 hat sich nur auf Gesetze betreffend Sicherstellung beim Bau neuer bezw. die finanziellen Verhältnisse bestehender Linien beschränkt.

Französische Unterrichtsbriefe. Von Rektor H. Michaelis und Prof. Dr. P. Passy. II. Kursus, Brief 36—40. Verlag von E. Haberland, Leipzig-R., Eilenburgerstraße 10/11.

Die vorliegenden Briefe bringen den II. Kursus und damit das ganze Werk zum Abschluß. Sie behandeln das klassische Zeitalter der französischen Literatur, aus deren reichem Schatze das Beste und Wertvollste zur Durcharbeitung gelangt. Durch die Verwebung trefflich gewählter Textproben und Analysen größerer Werke mit den Biographien erhält der Lernende ein abgerundetes Bild vom geistigen Werdeprozeß der einzelnen Schriftsteller. Rede und Stilübungen sorgen für die Ausbildung der Sprech- und der Schreibfertigkeit. Den Verfassern ist es gelungen, ein Werk zu schaffen, das auf der Höhe der modernen Sprachwissenschaft und der modernen Sprachunterrichtsmethodik steht. Wer Französisch durch Selbstunterricht erlernen will, dem können wir diese Unterrichtsbriefe bestens empfehlen.

Annalen des deutschen Reiches für Gesetzgebung, K. Verwaltung und Volkswirtschaft. Herausgegeben von Doktor Th. von Eheberg und Dr. Anton Dyroff. Heft 10—12 ex 1907, Heft 1 und 2 ex 1908. München, Verlag von J. Schweitzer.

Aus den vorliegenden Heften mögen folgende Arbeiten besonders hervorgehoben sein:

„Bargeldlose Zahlung der Behörden" von Dr. S. Buff. Die Darstellung beruht auf den Ergebnissen einer umfangreichen Enquete, österreichische Verhältnisse sind in weitem Umfange berücksichtigt, die Vorschläge zur Hebung der bargeldlosen Zahlung bei den Behörden, besonders soweit der Zahlungsverkehr mit in Betracht kommt, verdienen Beachtung.

„Preußische Schiffahrtsabgaben" von Regierungsrat a. D. J. Geigl. Seine Ausführungen, mit reichem Material belegt, gipfeln in einem Entwurf eines Wasserstraßenabgabengesetzes.

„Besteuerung der G. m. b. H." in den sämtlichen deutschen Bundesstaaten von C. Grenlich. Neben den staatlichen direkten Steuern werden auch die Gemeindesteuern, Handelskammerbeiträge, Gerichtskosten, Stempelabgaben berücksichtigt. Es ergibt sich eine äußerst große Verschiedenartigkeit der Besteuerung in den einzelnen Staaten.

„Konkurrenzklausel im Handelsgewerbe" von R. Weber, Heft 1 ex 1908. Vom Standpunkte des geltenden Rechts aus sei die Mehrzahl der Klauseln nicht zu beanstanden, vom sozialen, moralischen und praktischen Standpunkt aus sei aber die Konkurrenzklausel zu verwerfen. Verfasser fordert deshalb deren Verbot durch Änderung des § 74 HGB. und Aufhebung des § 75 HGB.

„Automobilhaftpflicht" von W. Handtmann. Um jeden beim Betriebe eines Automobils entstehenden Schaden zu decken, wird vielfach die Schaffung einer Zwangsgenossenschaft der Automobilbesitzer verlangt. Im Heft 2 entwickelt W. Handtmann ausführlich die Grundsätze, nach denen eine solche Genossenschaft eingerichtet werden müßte, um ihren Zweck wirklich genügen zu können. Sie ergeben sich aus der Verbindung der Prinzipien der Unfallversicherungs-Berufsgenossenschaft, der Automobilsteuer und des Fahrer-Befähigungsnachweises mit dem Prinzipe des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes.

„Österreichisches Sparkassenwesen" von Regierungsrat Dr. Seidel. Diese Darstellung der österreichischen Einrichtungen, welche vielfach als Muster hingestellt werden, darf in weiten Kreisen auf Interesse rechnen. Der Verfasser gibt in zwei getrennten Abschnitten eine übersichtliche und voll-

Digitized by Google

ständige Darstellung der Organisation und des Wirkens der Privatsparkassen und der staatlichen Postsparkasse. Im ersten Teile werden die gesetzliche Regelung, Entwicklung, Kapitalienanlage, der Scheckverkehr, das Altersrentensparkassen- und Heimsparbüchsengeschäft der Privatsparkassen und die Zentralbank deutscher Sparkassen in Prag behandelt. Der zweite Teil schildert den Sparverkehr, den Scheck- und Clearingverkehr, die finanziellen Ergebnisse der Postsparkassen und die umfangreiche staatswirtschaftliche Tätigkeit des Postsparkassenamtes.

Bericht der Handels- und Gewerbekammer Wien über die Industrie, den Handel und die Verkehrsverhältnisse in Niederösterreich während des Jahres 1907. Dieser Bericht, welcher die bewegten Vorgänge des Jahres 1907 auf den verschiedensten Gebieten des wirtschaftlichen Lebens zur anschaulichen Darstellung bringt, nimmt, wie alljährlich, bei Besprechung der einzelnen Industrien häufig Anlaß, Fragen des Verkehrswesens, insbesondere verkehrspolitischer und tarifarischer Natur, zu erörtern. Von diesen seien folgende Bemerkungen wiedergegeben:

Mühlenindustrie. Die Zurückeroberung des Tarifhoheitsrechtes, dessen sich die österreichische Regierung im Szell-Körberschen Ausgleich vollständig begeben hatte, ist wohl die größte Errungenschaft des Beck-Weckerleschen Ausgleiches; denn dadurch ist der österreichischen Regierung die Möglichkeit gegeben, der heimischen Mühlenindustrie auf tarifarischem Gebiete zu helfen, insbesondere aber jeden Vorstoß, welchen die ungarischen Mühlen mit Unterstützung ihrer Regierung auf tarifarischem Gebiete machen, wirksam begegnen zu können.

Auch bezüglich des Lieferungswesens erfreuen sich die ungarischen Mühlen noch einer vielfachen Bevorzugung seitens der heimischen Konsumvereine; es sind insbesondere die Konsumvereine der Bediensteten der k. k. Staatsbahnen und der Privatbahnen, die noch in vielen Fällen ihr Mehl aus ungarischen Mühlen beziehen.

Ganz besonders klagt die Mühlenindustrie darüber, daß die Frachtsätze der Ungarischen Fluß- und Seeschiffahrts-Aktiengesellschaft für Mehl derartige sind, daß die Beförderung des Getreides um 27·6 Heller per 100 *kg* höher belastet ist als die Beförderung der Mahlprodukte aus Ungarn nach Österreich (Wien).

Zu wiederholten Malen wird bei der Erörterung der Lage verschiedener Industrien des im Vorjahre bestandenen Waggonmangels gedacht. Es wird jedoch auch dankbarst konstatiert, daß über Einflußnahme des k. k. Eisenbahnministeriums von den k. k. österr. Staatsbahnen ungefähr 500 Waggon zu dem Zwecke nach Ungarn gesendet wurden, um das dort in diversen Stationen lagernde, von den österreichischen Mühlen bereits gekaufte Getreide schnellstens zu befördern.

Petroleum. Das früher bestandene Kartell der Raffinerien erreichte mit 1. Mai 1907 sein Ende und wurde trotz mehrfacher Bemühungen nicht erneuert. Gleichzeitig suchte die Vakuum Oil Company ihren Petroleumverkauf in großem Maßstabe durch Unterbietung der Preise der übrigen Raffinerien zu erweitern. Ende November 1907 erreichten die Preise ihren Tiefstand. Da um diese Zeit die Verkehrsschwierigkeiten der k. k. Nordbahnlinien mit großer Intensität einsetzten und es nur schwer möglich war, die verschiedenen Lager in den Konsumgebieten mit Ware zu versorgen, entschlossen sich die maßgebenden Fabriken, die Petroleumpreise zu erhöhen. Nachdem auch die Vakuum Oil Company nicht in der Lage war, den großen Anforderungen seitens ihrer Kundschaft zu entsprechen, war es auf diese Weise möglich, wenigstens die ärgsten Verluste beim Verkauf von Petroleum zu vermeiden.

Mit Bedauern wird die langsame Abbeförderung von Zisternenwagen im II. Semester 1907 aus dem Gebiete von Boryslaw zu den Raffinerien erwähnt. Hingegen wird der Erweiterung des Boryslawer Bahnhofes durch die Staatseisenbahnverwaltung und der Einräumung von besonderen Frachtbegünstigungen auf den k. k. österr. Staatsbahnen fur Rohöl zu Heizzwecken und zur Speisung von Dieselmotoren anerkennend gedacht.

Fleischversorgung Wiens. Nachdem seit Jänner 1907 in der Zubringung und Ausladung der Fleischwaggons in Wien (Großmarkthalle) die Regelmäßigkeit und die Zuverlässigkeit geschwunden war, wandte sich der Gemeinderat von Wien an das k. k. Eisenbahnministerium um Abhilfe. Die getroffenen wirksamen Maßnahmen veranlaßten den Gemeinderat, dem k. k. Eisenbahnministerium den Dank auszusprechen.

Zündwarenindustrie. Die auf den Linien der Südbahn durchgeführte wesentliche Erhöhung der Frachten muß zum großen Teile von der Industrie getragen werden, da es bis jetzt nicht gelungen ist, die Frachterhöhung in ihrem vollen Umfange in den Preisen zum Ausdrucke zu bringen.

Wenn die österreichische Industrie noch immer das Terrain behauptet, so ist dies zum großen Teile der höchst dankenswerten Unterstützung des Österreichischen Lloyd zuzuschreiben, welcher allein es ermöglicht, daß der sonst übermäßigen Konkurrenz Schwedens, Belgiens und Japans die Spitze geboten werden kann.

Eisenbahnwagenverleihung. Die auf den österreichisch-ungarischen Eisenbahnen beförderten Frachtenquantitäten erreichten im Berichtsjahre eine nie zuvor erreichte Höhe. Der vorhandene Wagenpark erwies sich als unzulänglich, wodurch die Eisenbahnverwaltungen genötigt waren, zur Verstärkung ihrer Fahrbetriebsmittel zu schreiten, so daß die österreichische Eisenbahnverkehrsanstalt und die ihrer Gruppe angehörigen Gesellschaften in der Lage waren, den gesamten Wagenpark weit über das Berichtsjahr hinaus, zumeist noch für mehrere Jahre, zu sehr guten Bedingungen zu placieren.

Dr. W.

Geschäftsvormerkblätter 1909. 37. Jahrgang. K. k. Hof- und Staatsdruckerei. Preis 70 h. Nebst mehr als 80 nach den verschiedenartigsten Bedürfnissen rubrizierten Seiten zur Anlage von mannigfachen Tages-, Wochen-, Monats- und Jahresvormerken, Datumzeiger und Kalendarium für das Jahr 1909, einem Wochentagskalender für alle Jahrhunderte sind noch mannigfache Daten in diesem in allen Amtsstuben und Kanzleien beliebten Vormerkblättern enthalten, die anerkanntermaßen höchst praktisch sind. Die vielseitige Verwendbarkeit dieser Vormerkblätter, welche durch alle Buchhandlungen zum Preise von 70 h zu beziehen sind, wird denselben in den weitesten Kreisen Eingang verschaffen.

CLUB-NACHRICHTEN.

In der am 3. November abgehaltenen Sitzung des Ausschußrates wurde zunächst das Programm für die am 30. November zu veranstaltende Festversammlung zur Feier des Regierungsjubiläums Sr. Majestät des Kaisers festgesetzt. Die Berichte der beteiligten Komiteeobmänner bezüglich der ordnungsmäßigen Übergabe der Administrationsgeschäfte an den neuen Clubsekretär Oberinspektor in Pension Vinzenz Magerl wurden zur Kenntnis genommen und der Schriftführer beauftragt, die durch diesen Wechsel notwendigen Veranlassungen, wie Änderung der Postvollmachten, Ausfertigung des Anstellungsdekretes usw. ehestens durchzuführen.

Bericht über die Clubversammlung vom 10. November 1908. Die am 10. d. M. stattgefundene Club-Versammlung wurde durch den Vizepräsidenten Zentralinspektor Dr. Scheiber mit einem warmen Nachrufe für Wilhelm v. Nördling eröffnet, der am 15. November d. J. in Paris im Alter von 88 Jahren gestorben

Digitized by Google

ist. Nördling war unterstützendes Mitglied vom 1. September 1877 bis 1. November 1879, dann wirkliches Mitglied vom 1. November 1879 bis 13. Mai 1890 und wurde in der Generalversammlung vom 13. Mai 1890 zum korrespondierenden Mitgliede ernannt.

Der Vorsitzende machte hierauf folgende geschäftlichen Mitteilungen:

Ich beehre mich hiemit, Ihnen folgende geschäftlichen Mitteilungen zu machen.

Vom Österreichischen Ingenieur- und Architekten-Verein, vom Niederösterreichischen Gewerbe-Verein, vom Wissenschaftlichen Club und vom Elektrotechnischen Verein sind je drei Permanenzgastkarten für die Vorträge in der Saison 1908/1909 in diesen Vereinen übersendet worden und stehen zur Benützung seitens der Herren Clubmitglieder in der Clubkanzlei zur Verfügung.

In der nächsten, am Dienstag den 17. November, ½7 Uhr abends stattfindenden Clubversammlung wird Herr Dr. Egon Seefehlner, Direktor der A.-E.-G. Union Elektrizitäts-Gesellschaft, einen Vortrag halten über das Thema: „Die elektrischen Bahnen Tirols" mit Lichtbildern.

Heute hält Herr Ingenieur M. Blodnig einen Vortrag über „Erfahrungen und Bewältigung der Schwierigkeiten bei dem Baue der großen Alpen-Tunnels", mit Lichtbildern.

Nachdem niemand das Wort zu den geschäftlichen Mitteilungen verlangt, beginnt unter beifälliger Begrüßung seitens des Auditoriums Herr Ing. Blodnig seinen Vortrag. Das große Thema wurde auszugsweise behandelt und wird in nächster Zeit in unserer Club-Zeitung zum Abdrucke gelangen. — Der Vortrag war sachlich interessant und durch die ausgezeichneten Lichtbilder trefflich illustriert. — Der Vorsitzende dankte Herrn Ingenieur Blodnig für die reichhaltigen Ausführungen und schloß damit die Versammlung.

Exkursion nach Straßhof. Vorbereitet durch den am 27. Oktober 1908 von Herrn Ministerialrat Koestler gehaltenen Vortrag über die Verschub- und Abrollbahnhofs-Anlage in Straßhof, waren am 8. Nobember d. J. ca. 140 Mitglieder unseres Club unter Führung des Präsidenten Sr. Exzellenz Dr. v. Wittek der liebenswürdigen Einladung des Direktors der k. k. Nordbahndirektion Herrn Baron Banhans gefolgt und besichtigten die neuen Anlagen in Straßhof.

Ein am Nordbahnhof bereit gehaltener Separatzug führte die Gesellschaft um 9 Uhr morgens nach Straßhof. Dort übernahm Herr Baron Banhans im Vereine mit den Herrn Hofrat Rother, Zentralinspektor Prinz, Inspektor Muck, Betriebsinspektor Böhm und Oberingenieur Winter die Führung und die Herren gaben in liebenswürdiger Weise die Erläuterung der bautechnischen und verkehrstechnischen Details.

Schon vor der Abfahrt erhielt jeder Teilnehmer an der Exkursion einen von Herrn Baron Banhans ausgegebenen Bericht über die neue Rangier- und Abrollanlage, den wir hier zum Abdruck bringen.

„Der neue Rangierbahnhof der k. k. Nordbahn in Straßhof. Die k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung hat im laufenden Jahre in nächster Nähe von Wien, zwischen den Stationen Wagram und Gänserndorf, einen großen Rangierbahnhof erbaut, welcher schon deshalb geeignet ist, in Fachkreisen besonderes Interesse zu erwecken, weil bei der Projektierung desselben die anderwärts, insbesondere in Deutschland, bei Rangierbahnhöfen gemachten neueren Erfahrungen in einer dem vorliegenden Zwecke angepaßten Weise verwertet worden sind.

Die Notwendigkeit zur Errichtung dieses Bahnhofes ergab sich aus den alljährlich wiederkehrenden Verkehrsschwierigkeiten, welche zum nicht geringen Teile auf die unzureichenden Geleiseanlagen des Wiener Nordbahnhofes zurückzuführen sind.

Es wurde zwar schon im Jahre 1890 in der Nachbarstation Floridsdorf eine Rangieranlage zu dem Zwecke hergestellt, um die für Wien anrollenden Kohlenwagen nach den verschiedenen Abladestellen der Kohle zu rangieren und den Wiener Bahnhof in dieser Beziehung von umständlicher Verschiebearbeit zu entlasten.

Diese Entlastung hat sich jedoch auf die Dauer nicht als ausreichend erwiesen, und man mußte darauf bedacht sein, der Station Wien, in welcher eine ausreichende Erweiterung nicht in Frage kommen konnte, nicht nur bezüglich der anlangenden Kohle, sondern auch bezüglich der übrigen ein- und auslaufenden Wagen, die immer umfangreicher gewordene Rangierarbeit bis zu einem gewissen Grade abzunehmen, damit nicht das eigentliche Entladegeschäft bei den Kohlenrutschen, Magazinen, Lagerplätzen, usw. in höchst beklagenswerter Weise beeinträchtigt werde. — Es wäre naheliegend gewesen, zu diesem Zwecke den früher genannten Rangierbahnhof in Floridsdorf entsprechend zu erweitern und auszugestalten; dies ist aber undurchführbar geworden, weil daselbst mit der Zeit eine Anzahl bedeutender industrieller Etablissements entstanden ist, welche den Bahnhof Floridsdorf vollständig umschließen und einengen.

Man war demnach genötigt, eine andere passende Stelle für die Anlage eines großen Rangierbahnhofes unweit von Wien zu suchen. Ein zwischen den Stationen Wagram und Gänserndorf, in der Nähe des Meierhofes „Straßhof" gelegenes freies Gelände wurde für die Errichtung der geplanten Anlage gut geeignet gefunden.

Mitbestimmend für die Wahl dieses Ortes war auch das Bedürfnis, die ohnedies zu lange Strecke Wagram—Gänserndorf durch eine Vorfahrstation zu unterteilen.

Nach dem ursprünglichen, hiefür ausgearbeiteten Projekte sollte sich die Entlastung des Bahnhofes Wien nur auf die in Straßhof durchzuführende Rangierung des in der Richtung nach Norden rollenden Wagenmateriales beschränken.

Die unerwartet starke Zunahme des Verkehres auf den Nordbahnlinien und die daraus resultierenden Verkehrsschwierigkeiten haben indessen die k. k. Staatsbahnverwaltung veranlaßt, eine Erweiterung des ersten Projektes in der Hinsicht vorzunehmen, daß auf dem neuen Bahnhofe Straßhof auch die in der Richtung nach Wien verkehrenden Güterzüge rangiert werden sollen.

Unter diesem Gesichtspunkte hat nun die k. k. Nordbahndirektion ein zweites, großzügiges Projekt aufgestellt, welches am 25. Februar 1908 dem k. k. Eisenbahnministerium vorgelegt und von demselben, in Anbetracht der Dringlichkeit, im kurzen Wege am 2. März l. J. prinzipiell genehmigt worden ist.

Bei der Baudurchführung, mit welcher unmittelbar darauf begonnen wurde, waren zwar keine besonderen Schwierigkeiten zu bewältigen, es handelte sich aber immerhin um eine Erdbewegung von zirka 300.000 m^3, um die Herstellung von über 31 *km* Geleisen nebst 42 einfachen Weichen 5 Kreuzweichen, 21 Doppelweichen und einer englischen Weiche sowie um die Erbauung der zum Betriebe des Bahnhofes erforderlichen Hochbauten und um eine größere unter dem Bahnhofe hinwegführende Durchfahrt für die entsprechend umgelegte Bezirksstraße.

Die Durchführung des Baues wurde der Union-Baugesellschaft übergeben, deren Baudirektor Herr k. k. Baurat Ritter v. Pischof die Arbeiten in ebenso umsichtiger als energischer Weise in Angriff genommen und betrieben hat.

Da man besonderen Wert darauf legen mußte, den neuen Bahnhof Straßhof so bald als möglich in Gebrauch nehmen zu können, um zur Zeit des Einsetzens des gesteigerten Verkehrs die Station Wien bereits ausgiebig entlasten zu können, wurde der Unternehmung — abweichend von der sonstigen Gepflogenheit — nicht nur eine Pönale für die Überschreitung des Vollendungstermines vorgeschrieben, sondern es wurden auch Prämien für die Abkürzung der Baufrist vorgesehen. Diese Maßnahme hat, wie man glaubt, das ihrige dazu beigetragen, um die Fertigstellung der Arbeiten, die am 6. März 1908 mit Handarbeit und ab 15. April 1908 mit Lokomotivbetrieb aufgenommen wurden, derart zu beschleunigen, daß die Anlage bereits am 12. Oktober teilweise und am 19. Oktober im ganzen Umfange — also nach sechsmonatlicher Bauzeit — dem Verkehre übergeben werden konnte.

Was nun die Gesamtanordnung des neuen Bahnhofes Straßhof anbelangt, so gliedert sich dieselbe in drei Teile, und zwar:

1. die linksseitige Rangieranlage,
2. die rechtsseitige Rangieranlage und
3. den Vorfahrbahnhof nebst Personenhalte- und Güterexpeditionsbahnhof (sogenannten Hauptbahnhof).

Im folgenden sollen diese Hauptanlagen kurz erläutert werden:

1. Die linksseitige Rangieranlage.

Diese ist dazu bestimmt, die Bruttozüge aufzunehmen, wie selbe aus der Station Wien bezw. von der Wiener Verbindungs- und Donauuferbahn anlangen und aus diesem völlig unrangierten Brutto sowie aus dem von den Unterwegstationen Floridsdorf Süßenbrunn und Wagram in der Richtung gegen Norden sich ergebenden Brutto die erforderlichen rangierten Züge zu formieren.

Diese Anlage besteht der Hauptsache nach aus fünf Einfahrts- und zwölf Abrollgeleisen, welche durch einen zweigeleisigen Rollrücken miteinander verbunden sind.

Wenn ein Zug auf eines der fünf Einfahrtsgeleise eingefahren ist, verläßt die Zugslokomotive mit dem Dienstwagen den Zug und begibt sich über das Lokomotivdurchfahrtsgeleise an die in der Richtung gegen Krakau gelegene Spitze des Abrollbahnhofes, um dort einen bereits vorher fertiggestellten Zug zur Weiterfahrt zu übernehmen.

Indessen fährt auf den auf dem Einfahrtsbahnhofe zurückgelassenen Zug rückwärts eine Verschublokomotive und drückt denselben kontinuierlich auf den in der Planskizze markierten Abrollrücken, von wo die Wagen bezw. Wagengruppen, der Schwerkraft folgend, über das steil abfallende Geleise je nach ihrer Bestimmung an eines der zwölf Abrollgeleise laufen.

Die Anordnung der Abrollgeleise hinter den Zugseinfahrtsgeleisen anstatt, wie dies bei den alten Abrollbahnhöfen üblich war, neben denselben bietet den großen Vorteil, daß das bei den älteren Anlagen vor Beginn des Abrollens erforderliche Überstellen des Zuges an ein eigenes Auszugsgeleise, also eine Rückwärtsbewegung der Wagen vermieden wird; es kann vielmehr jeder eingefahrene Zug direkt von seinem jeweiligen Einfahrtsgeleise in der Fahrtrichtung ausgerollt werden, wodurch viel Zeit erspart wird.

Digitized by Google

Die Anlage unterscheidet sich auch dadurch wesentlich von den älteren Rangierbahnhöfen, daß die Geleiserampe, über welche die Wagen ablaufen, erheblich steiler gehalten ist (25 ‰).

Dadurch wird erreicht, daß die Geschwindigkeit der abrollenden Wagen eine größere ist, so daß ein Rangiergang dem anderen rasch folgen kann und daß die Wagen auch bei ungünstigen Witterungsverhältnissen und bei Gegenwind noch genügend schnell laufen.

Um den von den verschiedensten Faktoren abhängigen Lauf der Wagen entsprechend zu regeln, wird die Geschwindigkeit der ablaufenden Wagen je nach Bedarf gemäßigt, was durch Auflegen der Bremsschuhe auf die Schienen erfolgt, welche die rollende Bewegung des Rades unterbrechen und das Rad zum Schleifen zwingen.

Damit der Bremsschuh jedoch den Wagen nicht vorzeitig zum vollständigen Stillstande bringt, soll derselbe durch eine eigene, im Auslande häufig angewendete Vorrichtung an bestimmter Stelle automatisch ausgeworfen werden. Die endgiltige Bestimmung jener Punkte, an welchen diese Auswurfvorrichtungen (Gleisbremsen) einzubauen sind, wird zweckmäßigerweise erst einige Zeit nach der Inbetriebsetzung des Bahnhofes erfolgen, weil die hiefür geeignetsten, von lokalen Verhältnissen abhängigen Stellen nicht anders als empirisch ermittelt werden können. Die Geleisebremsen werden von der Firma Stefan von Götz & Söhne in Wien geliefert.

Am Ende der Abrollgeleise bezw. dort, wo die ablaufenden Wagen den bereits früher abgerollten nahekommen, werden dieselben durch neuerliches Auflegen von Bremsschuhen (hier jedoch ohne Auswurfvorrichtung) zum definitiven Stillstand gebracht.

Auf der gegen Wien gelegenen Seite des Einfahrtsbahnhofes ist ein Auszugsgeleise vorhanden, mittels dessen vor dem Beginn der Abrollmanipulation jene Wagen aus den eingefahrenen Zügen abgestellt werden, welche aus irgend einem Grunde nicht gerollt werden dürfen.

Auf dem gegen Krakau gelegenen Ende des Abrollbahnhofes ist ebenfalls ein separates Auszugsgeleise vorhanden, mit dessen Hilfe und unter Verwendung der dort befindlichen drei Stumpfgeleise die erforderlichen Feinrangierungen und sonstigen Berichtigungen bezw. Komplettierungen bei gewissen Zügen erfolgen können, bevor der fertige Zug in der Richtung gegen Krakau expediert wird.

2. Die rechtsseitige Rangieranlage.

Diese ist nach dem eingangs Erwähnten dazu bestimmt, Züge aus der Richtung von Norden aufzunehmen und derart vorzurangieren, daß die Transitofrachten in Wien direkt auf den Donauuferbahnhof und auf die Wiener Verbindungsbahn übergehen und die Lokofrachten sogleich nach dem Eintreffen in Wien ohne zeitraubende Manipulation zu den Magazinen und sonstigen diversen Entladeplätzen beigestellt werden können.

Der rechtsseitige Rangierbahnhof ist prinzipiell ebenso angeordnet wie der früher beschriebene linksseitige und unterscheidet sich von diesem nur durch die etwas größere Anzahl der Rollgeleise.

Alles sub 1 Gesagte hat sinngemäß auch hier Giltigkeit.

An den rechten Rangierbahnhof ist auch eine kleine Lokomotivremise angegliedert, welche als Unterstand für die Verschubmaschinen zu dienen hat, während auf der linksseitigen Anlage nur ein Kran und eine Putzgrube samt kleinem Kohlendepot für die Bedienung der dortigen Verschubmaschinen vorgesehen ist.

Eine Remisierung von Zugslokomotiven wird in Straßhof nicht stattfinden, weil die Lokomotiven der eintreffenden Züge sofort fertig rangierte Züge in derselben Richtung weiter zu befördern haben.

3. Vorfahrbahnhof, nebst Personenhalte- und Güterexpeditionsstelle.

Diese unter dem Namen „Hauptbahnhof" zusammengefaßten Anlagen befinden sich zwischen der linken und der rechtsseitigen Rangieranlage neben den durchlaufenden Streckengeleisen.

Die vorgesehenen drei Vorfahrgeleise dienen zur Aufnahme jener Züge, welche in Straßhof nicht zur Auflösung gelangen, sondern daselbst nur einen Vorrangszug abzuwarten haben.

Durch diesen Vorfahrbahnhof wird die 13 *km* lange Strecke Wagram—Gänserndorf in zwei nahezu gleich große Strecken unterteilt.

Für Zwecke des linksseitigen Ein- und Aussteigens der Passagiere sind neben den beiden kurrenten Geleisen offene Perrons in Ausführung, welche von der Unterfahrt, mittels welcher die umgelegte Bezirksstraße unter dem neuen Bahnhofe hindurchgeführt wurde, durch Stiegen zugänglich gemacht werden.

Auf der rechten Bahnseite ist auch eine kleine Magazinsanlage sowie ein Geleise mit Ladestraße hergestellt worden, welche Anlagen dem Lokalgüterverkehr zu dienen haben.

Für jeden der sub 1, 2 und 3 angeführten Bahnhofsteile sind komplete Weichen- und Signal-Sicherungsanlagen geplant, welche untereinander in entsprechende Abhängigkeit gebracht und an die angrenzenden Blockstrecken angeschlossen werden sollen. Außerdem ist projektiert, auch das Stellen der Weichen auf den beiden Abrollanlagen zu zentralisieren.

Bis zur Fertigstellung dieser Einrichtungen wurden nur jene Signale provisorisch aufgestellt, welche zur Sicherheit des Zugsverkehres für das Fahren in Raumdistanz erforderlich sind.

Was die Hochbauten anbetrifft, so waren mehrere Dienstgebäude und Verkehrsfilialen, Bedienstetenwohnhäuser, Kasernen usw. im ganzen 16 größere und kleinere Häuser mit einer verbauten Fläche von nahezu 4000 m^2 herzustellen.

Die Mauerflächen der Häuser wurden ohne Verputz mit weißen Kalksandziegeln aus dem I. niederösterreichischen Hartsteinwerke in Matzen, die Sockel sowie die Tür- und Fensterumrahmungen aus Betonkunststein, die weitausladenden Dächer mit Eternitdeckung ausgeführt. Die blaugrau gestrichenen Fenster, Türen und Dachvorsprünge erhöhen die gefällige Gesamtwirkung der Hochbauten, in welchen die Austeilung der Räume in zweckentsprechender Weise durchgeführt erscheint.

Im Erdgeschoß des Dienstgebäudes werden die Kanzleiräume für den Betrieb untergebracht, während im I. und II. Stock sechs mit einfachem Komfort ausgestattete Beamtenwohnungen Platz finden.

Die drei Bedienstetenwohnhäuser enthalten insgesamt 56 Wohnungen für Unterbeamte und Diener.

Der Bahnhof Straßhof wird elektrische Beleuchtung erhalten, für welche der erforderliche Strom in einer bahneigenen Zentrale erzeugt werden wird.

Da die Elektrizitäts-Zentrale, welche infolge des nunmehr beschlossenen Anschlusses der Beleuchtungsanlage des Wiener Nordbahnhofes an das städtische Elektrizitätswerk aufgelassen wird, soll die rückgewonnene maschinelle Einrichtung nach Straßhof übertragen werden. Infolgedessen kann die elektrische Zentrale in Straßhof erst im Frühjahre 1909 fertiggestellt werden. Als Aushilfe über den Winter hat man eine provisorische Beleuchtung des Bahnhofes mittels Washingtonlampen der Firma Aug. Kraume in Wien installiert. Die Einrichtung besteht im wesentlichen aus einem zylinderförmigen, zur Aufnahme des Petroleums bestimmten Reservoir, welches am Fuße eines jeden Lampenmastes angebracht wird und von welchem ein dünnes, biegsames Röhrchen zur Lampe führt, so daß das Aufziehen und Herablassen der Lampe ebenso wie bei elektrischen Bogenlampen möglich ist.

Mittels einer Pumpe füllt man das in allen Teilen luftdicht verschlossene Reservoir zur Hälfte mit Petroleum, wodurch der notwendige Betriebsdruck bereits erzeugt wird. Durch diesen Druck wird das Petroleum in der Rohrleitung den Lampen zugeführt, wo es im Vergaser verdampft und mit Luft vermischt innerhalb eines Glühkörpers verbrennt.

Auf dem Bahnhof Straßhof sind 75 Stück solcher Washingtonlampen aufgestellt, der Beleuchtungseffekt ist ein vorzüglicher, die Beleuchtungskosten verhältnismäßig gering.

Die Gesamtkosten des Bahnhofes Straßhof betragen ungefähr K 4,500.000, und ist mit Sicherheit zu erwarten, daß sich der investierte Betrag im Betriebe reichlich nutzbar machen wird.

Nach dem weiter oben erörterten Betriebsprogramm werden zunächst auf der linksseitigen Rangieranlage täglich etwa 1700 Wagen und auf der rechtsseitigen Anlage etwa 1300 Wagen zu manipulieren sein. Diese Leistungen können aber im Bedarfsfalle mit Rücksicht auf die zweckmäßige Anordnung der Abrollanlagen noch erheblich gesteigert werden. Es kann aber auch allfälligen zukünftigen Bedürfnissen nach einer noch mehr ins Detail gehenden Rangierung der Wagen, als es gegenwärtig nötig ist, entsprochen werden, da bei der Verfassung des Projektes und der Durchführung der Grundeinlösung für die Möglichkeit einer ausgiebigen Erweiterung der einzelnen Teile des Bahnhofes in reichlichem Maße Sorge getragen wurde.

Die günstige Einwirkung der neuen Anlagen auf die Platzverhältnisse der Bahnhöfe Wien und Florisdorf sowie auf die Dispositionsstationen Lundenburg, Prerau, Ostrau usw. wird sich bald nach der Eröffnung des Bahnhofes Straßhof fühlbar machen, aber erst dann zur vollen Geltung kommen, wenn die übrigen, behufs Sanierung der Verkehrsverhältnisse der Nordbahn projektierten und in Ausführung befindlichen Erweiterungsbauten, insbesondere die neuen Rangieranlagen in Prerau und Oderberg dem Betrieb übergeben sein werden."

Die Anlage macht den Eindruck eines imposanten modernen technischen Werkes; sie wird nach der notwendigen Einschulung und Geübtheit des Bedienungspersonals und nach Verbesserungen einiger technischer Details, die nur auf Grund empirischer Erfahrungen zu Stande kommen können, ihre eminenten verkehrstechnischen Vorzüge zur Geltung bringen.

Es erübrigt uns, noch zu erwähnen, daß nebst den im Bericht bereits genannten Herren, noch die Herren Sektionschef Baron Max Buschmann, Sektionsrat Dr. Schlesinger, Oberstleutnant Conradi, die Zentral-Inspektoren Dr. Scheiber und Reiber, die Ober-Inspektoren Rzeppa und von Chawrak, die Inspektoren Demmelmayer, Hill, Woitischek, die Bauräte Lury und Ritter von Loehr usw. an der Exkursion teilnahmen.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten

Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hilscher.

Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Verkehr.

Einführung der Nachträge 7 und 1 zu den Heften 1 und 2.

Mit 20. November 1908 treten zum Tarif Teil 11 für den Ost-Mitteldeutsch-Sächsischen Verkehr vom 1. Jänner 1907, respektive 1. Oktober 1908 folgende Nachträge in Kraft, und zwar:

a) Nachtrag 7 zum Heft 1.
b) Nachtrag 1 zum Heft 2.

Exemplare erliegen in den Stationen Reichenberg, Raspenau und Friedland i. B. sowie bei der unterzeichneten Direktion zur Einsicht bereit und sind zum Preise ad *a*) von 12 h, ad *b*) von 6 h für das Stück bei der kgl. Eisenbahndirektion in Berlin und bei der unterzeichneten Direktion erhältlich.

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

K. k. österreichische Staatsbahnen.
(K. k. Nordbahndirektion.)

Schnellzugsverbindungen

von Wien nach Berlin und retour via Oderberg.

Schnellzüge Wien—Berlin.

Ab Wien (Nordbahnhof)	*†7 50 früh	3.00 nachm.	*10.00 nachts
An Oderberg	12 09 nachm.	8.51 abends	2.55 früh
" Breslau	3.10 "	11.46 nachts	5.06 "
" Berlin (Schl.-Bhf.)	8.31 abends	5.08 früh	10.58 vorm.
Fahrdauer Wien—Berlin	12 St. 41 Min.	14 St. 08 Min.	12 St. 58 Min.

Schnellzüge Berlin—Wien.

Ab Berlin (Schl.-Bhf.)	*†9.52 früh	4.57 nachm.	*11.50 nachts
" Breslau	2.15 nachm.	10.05 nachts	6.10 früh
" Oderberg	5.16 "	1.18 "	10.16 vorm.
An Wien (Nordbahnhof)	9.48 nachts	6.15 früh	3.35 nachm.
Fahrdauer Berlin—Wien	12 St. 56 Min.	13 St. 18 Min.	15 St. 45 Min.

Weitere Verbindungen nach und von Hamburg, Hannover, Bremen, Amsterdam, Rotterdam und London.

* Verkehr direkter, sehr bequemer Wagen I. und II. Klasse von Wien nach Berlin und retour.

† Speisewagen von Wien bis Berlin und retour.

Bei den Nachtschnellzügen verkehrt ein direkter Schlafwagen I. und II. Klasse.

Die offizielle Auskunft- und Fahrkartenausgabestelle in Berlin ist das „Amtliche Verkehrsbureau der k. k. österr. Staatsbahnen und des österr. Lloyd, Berlin, Unter den Linden 47" (Ecke Friedrichstraße).

Die kürzesten Schnellzugsverbindungen von Wien (Nordbahnhof) nach Krakau und Lemberg

mit direkt verkehrenden, sehr bequemen, durch gedeckte Übergänge verbundenen Wagen I. und II. Klasse sind wie folgt hergestellt:

Ab Wien (Ndbhf.)	†7 50 früh	§*12 15 nachm.	*8 00 abends	**10.00 nachts
An Krakau	2 47 nachm.	8.18 abends	2.55 nachts	6.18 früh
" Lemberg	8 40 abends	2.30 nachts	8 55 früh	1.30 nachm.
Fahrd. Wien-Lemberg	12 St. 50 M.	14 St. 15 Min.	12 St. 55 Min.	15 St. 25 Min.
Ab Lemberg	†8.25 früh	§*12.45 nachts	**2 45 nachm.	*7 00 abends
" Krakau	2 31 nachm.	7.18 früh	9.54 nachts	12.56 nachts
An Wien (Ndbhf.)	9 48 nachts	3.35 nachm.	6.15 früh	8.02 früh
Fahrd. Lemberg-Wien	13 St. 23 M.	14 St. 50 Min.	15 St. 30 Min.	13 St. 02 Min.

Weitere Verbindungen via Lemberg nach und von Czernowitz, dann nach und von Podwoloczyska.

† Speisewagen verkehren von Wien nach Lemberg und retour.

* Schlafwagen I. und II. Klasse von Wien nach Lemberg und retour, sowie Speisewagen von von Rzeszów nach Czernowitz und retour.

** Verkehr eines Schlafwagens von Wien nach Podwoloczyska u. retour, ferner eines direkten Wagens I. und II. Klasse Prag—Podwoloczyska u. retour.

§ Speisewagen von Wien nach Krakau und retour.

* Verkehr direkter Schlafwagen I. und II. Klasse von Krakau nach Lemberg bezw. Itzkany.

Gültig ab 1. Oktober 1908.

K. k. Österreichische Staatsbahnen.

Kürzeste Zugverbindungen:

Wien—Arlberg—Paris—Genf

[illegible]

Wien—Pontafel—Venedig—Rom und Mailand—Genua.

[illegible]

Wien—Lemberg—Odessa—Kiew und Czernowitz—Bukarest—Constanza—Constantinopel.

[illegible]

Wien—Köln—Brüssel—London.

[illegible]

Wien—Prag

[illegible]

Wien—Eger—(Leipzig)—Cassel—(Köln)—Aachen

[illegible]

Stadtbureau der k. k. österr. Staatsbahnen in Wien, I., Wallfischgasse 15.
Amtliches Verkehrsbureau der k. k. österr. Staatsbahnen in Berlin unter den Linden.

[illegible]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Winter 1908/9. **Schnellzugs-Verbindungen.** Winter 1908/9.

Giltig vom 1. Oktober 1908.

WIEN—ITALIEN

über Cervignano | über Cormons | über Ala | über Pontebba

[illegible]

DEUTSCHLAND—ITALIEN

über Ala

[illegible]

BUDAPEST—ITALIEN

über Cormons | über Ala

[illegible]

Gültig ab 1. Oktober 1908. **K. k. Österreichische Staatsbahnen.** **Winterdienst 1908/09.**

Kürzeste Zugsverbindungen

von **Wien, Prag** und **Karlsbad** nach

dem **Salzkammergut, Badgastein, Innsbruck** und **München, sowie umgekehrt.**

Wien Westbhf. ab	7 30 Fr.	10 00 Fr.	3 40 Nm.	6 00 Ab.	8 30 Ab.	10 10 Ab.
Prag K. F. J. B. "	.	7 25 Fr.	—	6 00 Nm.	6 00 Nm.	.
Karlsbad Z. B. "	.	6 23 Ab.		6 30 Nm.	6 16 Nm.	.
Linz "	11 20 Fr.	1 33 Nm.	7 40 Ab.	10 41 Ab.	11 30 Ab.	3 15 Fr.
Gmunden an	3 18 Nm.	3 48 "	10 12 "		6 01 Fr.	6 01 Fr.
Bad Ischl "	4 38 "	4 38 "	11 12 "		7 04 "	7 01 "
Aussee "	5 14 "	6 17 "			8 34 "	8 34 "
Salzburg "	2 02 "	4 10 "	11 14 "		2 45 "	6 45 Fr.
Bad Reichenhall an	3 00 "	6 20 Ab. / 6 10 Ab.	1 30 Fr.			8 30 "
München "	5 01 "	7 22 Ab.	6 35 Fr.		6 00 Fr.	10 17 "
Badgastein "	7 14 Ab.	7 12 "	6 30 "	6 50 Fr.	.	8 34 "
Innsbruck "	10 00 "	10 00 "	7 10 "	7 10 "	.	12 45 Nm.

Innsbruck ab	3 30 Fr.	6 10 Ab.	8 40 Ab.	10 42 Ab.	7 10 Fr.	7 00 Fr.
Badgastein "	6 36 "	6 36 "	.		10 10 "	10 10 "
München "	8 16 "		10 12 "		9 40 "	10 07 "
Bad Reichenhall "	6 10 Ab. / 7 22 Ab.		6 22 "		10 00 "	9 06 "
Salzburg "	9 23 Ab.		1 20 Nm.	6 35 Fr.	1 05 Nm.	2 56 "
Aussee "	8 10 "		6 30 Ab.	6 08 "	12 27 Nm. / 9 03 "	2 33 "
Bad Ischl "	8 22 "		9 22 "	7 07 "	1 43 " / 10 43 "	3 30 "
Gmunden "	10 28 "		10 24 "		2 10 " / 11 03 "	5 35 "
Linz an	12 53 Nm.		3 50 Fr.	9 03 Fr.	3 27 Nm.	6 03 Nm.
Karlsbad Z. B. "	.		7 02 Ab.	.	6 03 "	.
Prag K. F. J. B. "	.		11 30 Nm.		8 22 "	
Wien Westbhf. "	6 00 Fr.	6 30 Fr.	7 30 Fr.	12 53 Nm.	7 15 "	9 20 Nm.

[illegible]

Digitized by Google

Wilhelm Beck & Söhne

k. u. k. Hoflieferanten

FILIALEN: Lemberg, Innsbruck, Sarajevo.

Wien, VIII. Langegasse 1, Zentrale.

Uniformen, Uniformsorten • • •

Kürschnerwaren und Kappen •

für Eisenbahnen. 651

Stefan v. Götz & Söhne

Wien und Budapest

Wien	Budapest
XX/1. Bez., Gießmanngasse 2.	b. Ganz & Co., Steinbrucherstr.
XX/1. Nordwestbahnstraße 53.	

Eisenbahn-Sicherungsanlagen

Bahnschranken mit und ohne Vorläutesicherung,

Zentralweichenstellungen

Signalanlagen, Industriegeleisesicherungen, Geleisesperrbäume, Wechselsperren, Sperrschuhe, Sicherungs- und Signaleinrichtungen aller Art für Eisenbahnen und Ausrüstung hiezu.

Rein pneumatische Niederdruck-Weichen und Signalstellung nach den Patenten der General Railway Signal Co., Buffalo und Rochester U.S.A. und der British Pneumatic Railway Signal Co., Ltd. London.

Werkzeuge und Gebrauchsartikel

für den

Bahnbau, Bahnerhaltungs-

und

Betriebsdienst

Berg- und Hüttenwesen

Bremsschuhe, Waggonschieber etc. Patent Bößing

Bremsschlitten Patent Schön.

Seuthe'sche Knall- und Lichtsignale

Telegramm-Adresse: Bahngötz Wien Telephon.

„A B C“-Code fünfte Ausgabe in Verwendung.
Telephon 21682 und 21683 interurban. 637

RUNDSCHAU FÜR TECHNIK UND WIRTSCHAFT

ZENTRALORGAN FÜR DIE FORTSCHRITTE DER INDUSTRIE, VERKEHRS-TECHNIK, FÜR SOCIALPOLITIK, VOLKSWIRTSCHAFT u. VERWALTUNG

HERAUSGEBER DIPL.-ING. ALFRED BIRK, EISENBAHNOBERING. a. D., O. Ö. PROF. a. d. K. K. DEUTSCHEN TECHN. HOCHSCHULE IN PRAG

VERLAG VON A. HAASE, PRAG I. ANNAHOF. POSTSPARKASSENKONTO 50.308. TELEPHON 30 B.

Alleinige Anzeigen-Aufnahme

M. Pozsonyi, Wien,

IX. Hörlgasse 5.

Um meine Waschmaschinen à 24 Kronen

mit einem Schlage überall einzuführen, habe ich mich entschlossen, dieselben zu obigem billigen En gros-Preis *ohne Nachnahme zur Probe* zu senden! Kein Kaufzwang! *Ziel 3 Monate!* Durch Seifenersparnis verdient sich die Maschine in kurzer Zeit! Leichte Handhabung! Leistet mehr wie eine Maschine zu 70 Kronen! Die Maschine ist aus Holz, nicht aus Blech und ist unverwüstlich! Größte Arbeitserleichterung! Schont die Wäsche wie bei der Handarbeit!

Schreiben Sie sofort an:

Paul Alfred Goebel, Innsbruck.

Vertreter auch zu gelegentlichem Verkauf überall gesucht.

Bitte nicht zu vergessen, die Bahnstation anzugeben, nach welcher die Maschine geschickt werden soll.

Österreichische

Siemens-Schuckert-Werke

Wien, XX/2. Engerthstraße 150.

Elektrische Beleuchtung 698

Elektrische Kraftübertragung

Elektrische Bahnen

Dynamomaschinen • • •	• Elektromotoren •
Schaltapparate	Zähler
Installationsmaterial. • •	• • Bogenlampen. • •

Installationsbureau: VI/1 Mariahilferstraße Nr. 7.

Kraluper Mineralöl-Raffinerie

690

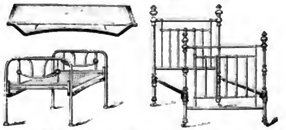
PRAG liefert helle und dunkle Zylinderöle für Normal- und Heißdampf, helle und dunkle Maschinenöle, Wagenachsenöle, Petroleum, Benzin, Fette etc. etc.

HUTTER & SCHRANTZ A.-G.

SIEBWAREN- u. FILZTUCHFABRIKEN.

K. u. K. HOF- LIEFERANTEN

Wien, VI. Windmühlgasse Nr. 20



empfehlen: **Stahldraht-Matratzen, Eisen- und Messing-Möbeln** etc. etc. in vorzüglichster Ausführung zu sehr mäßigen Preisen.

Illustrierte Kataloge gratis und franko.

Darlehen!

Allgemeine Cautionsbank Aktiengesellschaft

General-Repräsentanz für Österreich:

WIEN, IV. Technikerstraße Nr. 5.

Die Allgemeine Cautionsbank gewährt an **Eisenbahnbeamte** Darlehen gegen Gehaltsvormerkung zu außerordentlich günstigen Bedingungen, u. zw.: 1. Die Bank fordert an Darlehenszinsen pro anno 6½%; selbstredend immer von der verbleibenden Restschuld. 2. Der Darlehenswerber hat sich hinsichtlich seines Gesundheitszustandes einer ärztlichen Untersuchung zu unterziehen. Die übliche teure Lebensversicherung wird jedoch nicht verlangt. Für den Fall des Ablebens des Darlehenswerbers erlischt die restierende Schuld, so daß den Erben keinerlei Verpflichtung auferlegt bleibt. Für diesen seitens der Bank gebotenen Vorteil ist alljährlich ein mäßiges Schadendeckungsentgelt, dessen Höhe sich nach dem Alter des Darlehenswerbers richtet, immer nur von der verbleibenden Restschuld zu bezahlen. 3. Die übliche Stellung der Bürgen kann gegen eine einmal zu entrichtende mäßige Zahlung unterbleiben. (3 Perzent der Darlehenssumme.) 4. Bei der Erteilung des Darlehens werden als einmalige Kosten die Barauslagen und 1 Perzent Bankprovision in Abrechnung gebracht.

Zu weiteren Informationen ist die Bank jederzeit bereit und stehen Antragsformulare zur Verfügung. 712

Für den Inseratenteil verantwortlich Annoncen-Expedition M. Pozsonyi, Wien, IX. Hörlgasse 5.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten.

Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hilscher.

Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk. Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

Redaktion und Administration: WIEN, I. Eschenbachgasse 11. Telephon Nr. 366. Postsparkassen-Konto der Administration: Nr. 806.245. Postsparkassen-Konto des Club: Nr. 860.698. Beiträge werden nach dem vom Redaktions-Komitee festgesetzten Tarife honoriert. Manuskripte werden nicht zurückgestellt.

ORGAN des Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

Erscheint von April bis Oktober am 1. und 15. jedes Monates von November bis März jeden Montag.

Abonnement inkl. Postversendung in Österreich-Ungarn: Ganzjährig K 10. Halbjährig K 5. Für das Deutsche Reich: Ganzjährig Mk. 12. Halbjährig Mk. 6. Im übrigen Auslande: Ganzjährig Fr. 20. Halbjährig Fr. 10. Bezugsstelle für den Buchhandel: Spielhagen & Schurich in Wien. Einzelne Nummern 30 Heller. Offene Reklamationen portofrei.

Nº 30. | Wien, den 23. November 1908. | XXXI. Jahrgang.

Putzwolle

kardiert in Strähnen, offeriert in allen erdenklichen Qualitäten die

Erste österr. mechanische Putzwollfabrik

RUDOLF LÖWI

Wien, II. Engerthstraße 173—175.

Erstes und größtes Etablissement dieser Art, dessen Inhaber die kardierte Putzwolle vor 13 Jahren in Österreich mit größtem Erfolge einführte.

Monatliches Fabrikat über 100.000 Kilogramm.

Echte Brillant- und Diamantringe von fl 6 bis 500
Echte Brillant- und Diamant-Ohrringe von fl 10 bis 1000
in selten großer Auswahl, sowie reichhaltiges Lager in Gold-, Silber und Juwelen-Gegenständen preiswert.

Bei Barzahlungen 10 Prozent.

Illustrierte Preisliste gratis und franko.

A. E. DOLLINGER, en gros und en detail.

Wien, IV. Favoritenstraße Nr. 22

Klingerit

ist anerkannt die einzig beste Dichtung für höchsten Dampfdruck und überhitzten Dampf etc. etc.

Klingerit wird dort empfohlen, wo noch keine Dichtung entsprochen hat!

Klingerit Dichtungs-Platten Ringe und Fassonstücke etc. sind nur dann echt wenn sie auf einer Seite über die ganze Fläche mit der registrierten Schutzmarke „Klingerit" versehen sind.

657

Die unter den verschiedensten „it" Namen aufgetauchten Dichtungen haben mit dem Fabrikat „Klingerit" nichts gemein, sondern sind meistens ganz minderwertige Nachahmungen.

Man kaufe daher nur „Klingerit" und weise Dichtungen, welche diese Schutzmarke nicht tragen, als unecht zurück.

Rich. Klinger, Gumpoldskirchen bei Wien

Leopolder & Sohn

Wien, III/1 Erdbergstraße 52.

Leipzig-Schleussig, Seumestraße 86.

Fabrik für Telegraphen-Apparate, Telephone und Telephon-Zentral-Umschalter, elektrische Stations-Deckungssignale und Bahnwächter-Läutewerke für Eisenbahnen, Telegraphen-Batterien und Leitungsmateriale, Wassermesser eigenen Patentes für städtische Wasserwerke, Bierbrauereien und Maschinenfabriken. 666

Alle Telephon- und Telegraphen-Einrichtungen werden prompt ausgeführt und Voranschläge **kostenfrei** ausgearbeitet.

C. Schember & Söhne

k. und k. Hof-Brückenwagen und Maschinenfabrik

Wien, I. Akademiestrasse 4

empfehlen ihre Erzeugnisse in Lokomotiv-, Waggon-, Fuhrwerks-, Magazin- und Autom. Wagen sowie Wagen aller Art.

Schnelldreh-Revolverstahl Nº 5% Marke: 5%

als Schnell- und Hart-Drehstahl noch dort zu verwenden wo kein anderer mehr aushält!

Rudolf Schmidt & Cº, Gußstahlwerk, Wien, X./3.

Digitized by Google

Garvens-Werke

WIEN

II. Handelskai 130

fabrizieren und halten großes Lager von:

Pumpen aller Art:

Baupumpen
Stationsbrunnenpumpen
Expreßpumpen f. große Förderhöhen
Pumpen für Villen und Wohnhäuser und Fabriksanlagen
Pumpen für Haus- u. Wasserleitungen.

Waagen für jeden Zweck:

Stationsbrückenwaagen
Kohlenwaagen
Magazinswaagen. 647

Kataloge u. Kostenvoranschläge auf Verlangen portofrei und kostenlos.

Schrauben- u. Schmiedewaren-Fabriks-Aktiengesellschaft

Brevillier & Co. und A. Urban & Söhne

Wien, VI. Magdalenenstraße 18. 669

Fabriken: Neunkirchen an der Südbahn, Floridsdorf und Gradenberg. Nieten, Schrauben, Muttern, Drahtstiften und Schmiedewaren.

Witkowitzer Bergbau- und Eisenhütten-Gewerkschaft

Witkowitz (Mähren).

Post- und Telegrammadresse: *Witkowitz, Eisenwerk.* Eisenbahnstation: Schönbrunn und Mähr.-Ostrau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Erzeugnisse: Roheisen, Eisengußware, vornehmlich Röhrenguß nachstehender Methode für Wasser-, Dampf- und Gasleitungen, Maschinen- und auch Bauguß, Stahlguß, Walzmaterial, und zwar: Stab- und Fassoneisen, Bau- und Waggonträger, Reservoir- und Kesselbleche, Stabstahl, Stahlbleche, Eisenbahn- und Grubenmeschienen aus Martinstahl, Tyres aus Martin- und Spezialstahl, Eisenbahnwaggonräder, Waggonachsen, komplette Räderpaare, Wechsel und Kreuzungen, Drehscheiben, Wasserstations-Einrichtungen, Dampfkessel, Reservoire, Gasometer, Brücken- und sonstige Baukonstruktionen, Gittermaste, Schmiedestücke und diverse Zeugschmiedware, Maschinenbau, speziell Bergwerksmaschinen für Förderung und Wasserhaltung, Pumpensätze und Ausführung diverser maschineller Einrichtungen, mittels Wassergas geschweißte, elektrisch geschweißte und maschinell gepreßte Blechwaren, stumpf- und patentgeschweißte, wie auch nahtlose Röhren, Rohrmaste, feuerfeste Ziegel und basische Steine.

Anfragen sind zu richten an die Zentral-Direktion in Witkowitz, Eisenwerk oder an die Kommerzielle Direktion, Wien, I. Operngasse 6 oder an das Verkaufsbureau, Prag, Stadtpark 19. 665

Lebensversicherungs-Institut des Club österreichischer Eisenbahn-Beamten

Newyorker Germania

WIEN, I. Stubenring Nr. 18, im eigenen Hause.

Versicherungen in Kraft Ende 1906 584,000.000 Kronen, Aktiva laut Bilanz 1906 185,000.000 Kronen, Überschuß der Jahresgebarung 1,635.700 Kronen, Dividenden verteilt an Versicherte 1906 2,422.100 Kronen, Kaution bei der k. k. Staats-Zentralkasse 10,437.500 Kronen.

Die Gesellschaft verteilt Dividenden schon nach einjährigem Bestehen der Polizze. Die Polizzen sind nach einjährigem Bestande unanfechtbar (Darlehens-Deckungs-Polizzen), genießen sofortige Unanfechtbarkeit bei Selbstmord oder Tod durch Duell. Die Kriegsversicherung Wehrpflichtiger wird ohne Prämienerhöhung übernommen. Mitglieder des Club österreichischer Eisenbahn-Beamten genießen besondere Begünstigungen.

Fabrik für

Eisenbahnsicherungsanlagen

Südbahn-Werk

Wien

X/3 Triesterstraße Nr. 40.

Telephon 8978.

Bahnschranken, Vorläutesicherungen, Schrankenantriebe. • Zentral-Stellwerke, Blockapparate. Signale, Kontaktschienen, Fühlschienen, Sperrbäume. • Wechselsperrschlösser. 484

Deckert & Homolka

Elektrotechnisches Etablissement

Fabriks- u. Engros-Lager IV. Favoritenstr. 42. **WIEN** Niederlage u. Installation I. Kärntnerstr. 42.

Budapest. Prag. Brünn. Paris.

Fabrikation • Installation



von Telegraphen- und Mikrotelephon-Apparaten für alle Zwecke, insbesondere für den Eisenbahn-Signal-, Sicherheits- und Meldedienst, Blitzableitern, Dynamos, Elektromotoren und Ventilatoren, Wasserstands-Anzeigern, Beleuchtungskörpern, staub- und wasserdicht. 645

Felten & Guilleaume

Fabrik elektr. Kabel, Stahl- und Kupferwerke, Actien-Gesellschaft, Wien, X. Gudrunstraße 11.

Zug- u. Barrierendraht m. hoher Festigkeit, Stachelzaundraht usw.

Drahtseile für Aufzug, Transmissionen, Schiebebühnen, Zugschranken, Stell- und Läutewerke.

Bogenlampen-Aufzug- und Tragseile.

Zug- und Leitseile für Eisenbahn-Trajekte.

Leitungsdrähte nach verschiedenster Art isoliert, für Installationszwecke.

Kabel für Telegraphie, Telephonie und elektrische Licht- und Kraftübertragung.

Hochspannungskabel mit Felten & Guilleaume-Papierisolation.

Blocksignalkabel. Trolley-Drähte. 498

K. k. priv.

Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt

Errichtet im Jahre 1825. Wien, I. Wollzeile 39.

Die Anstalt versichert: a) Gebäude samt deren Zubehör,
b) Mobilien aller Art
c) Bodenerzeugnisse gegen Hagelschlag. 613

Reservefond d. Anst.: K 8,376.191·17 Ges.-Versicherungssumme K 2 408,506.638
Anzahl der Mitglieder: 159.054.

Fusion Unionbank – Intern. Elektrizitäts-Gesellschaft.

Vom 20. November a. c. werden die Aktien der Intern. Elektrizitäts-Gesellschaft gegen Unionbank-Aktien umgetauscht, und zwar für je 1 Intern. Elektrizitäts-Aktie $1\frac{1}{5}$ Unionbank-Aktien oder K 600.— bar für jede Intern. Elektrizitäts-Gesellschafts-Aktie.

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ORGAN

des

Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

№ 30. Wien, den 23. November 1908. XXXI. Jahrgang.

Clubversammlung. Dienstag den 24. November 1908, $^1/_2$7 Uhr abends: Vortrag des Herrn Dr. Siegmund Schilder, Schriftsteller und Sekretär des österreichischen Orient-Vereines: *„Über große Zollgebiete"*.

Nach Schluß des Vortrages gemeinschaftliches Abendessen im Clublokale, wozu Anmeldungen vor Beginn des Vortrages erbeten werden.

Die bisherigen Vorkehrungen der österreichischen Eisenbahnen in der Alkoholfrage.

Von **Max Stein**, Oberrevident der k. k. Nordbahndirektion.

„Nihil nimis".

(Schluß.)

Dr. Békéss hielt hierauf in den Monaten April bis Juli 1907, oft in Anwesenheit der höchsten Bahnfunktionäre, mehrere Vorträge in den Stationen Olmütz und Wien, und zwar hier auf den Bahnhöfen der Österreichischen Nordwestbahn, der Österreichisch-ungarischen Staatseisenbahn- und Südbahngesellschaft, der Aspangbahn, auf dem Westbahnhof und in Heiligenstadt sowie für das Personal der k. k. Staatsbahnen in Pilsen und Prag.

Auch auf Privatinitiative des Personals, das ist der betreffenden Ortsgruppen des Österreichischen Eisenbahnbeamtenvereines in Wien, fanden bei der Westbahn, Nordbahn und Nordwestbahn solche aufklärenden Vorträge statt.

Eine ungemein rege, geradezu aufopferungsvolle und auch hinsichtlich der Gründung neuer Ortsgruppen nicht fruchtlose Agitation entfaltete aber Dr. Békéss im heurigen Jahre, indem er in kurzer Zeit unter Benützung seines Erholungsurlaubes nicht nur sehr gut besuchte Wandervorträge „über die gesundheitlichen und wirtschaftlichen Schäden des Alkohols" hielt, und zwar angeregt durch den „Verein gegen den Mißbrauch geistiger Getränke in Vorarlberg", sondern auch vor und während dieser Tournee für den „Eisenbahn-Alkoholgegnerverband in Österreich", zunächst über Aufforderung der Eisenbahner-Ortsgruppe in Brünn und dann auf Veranstaltung der zuständigen Staatsbahndirektionen, in Bregenz, Innsbruck, Salzburg, Linz, Villach, Triest, Klagenfurt, Lemberg, Czernowitz, Stanislau und Krakau im ganzen ein Dutzend Vorträge absolvierte, worüber er im Verbandsorgan „Pionier" berichtete.

Unter Hinweis auf die bei den verschiedenen Eisenbahnkrankenkassen geführten Krankheitsstatistiken könnte man jedoch bemerken, daß nach deren Ergebnissen eine so intensive Agitation gerade unter den Eisenbahnbediensteten eigentlich gar nicht nötig sei.

Ohne jedoch diese Berufskategorie einer besonders starken Neigung zum Alkoholmißbrauche zu beschuldigen, kann ich nicht umhin, die wohlbekannte Tatsache in Erinnerung zu bringen, daß die Krankheitsstatistik gerade in diesem Belange — wenn auch bona fide — trügt, so daß ihre Zahlen nur cum grano salis verwendet werden dürfen, denn die den „Alkoholismus" als Krankheit betreffenden, in Rubrik V des offiziellen Schemas enthaltenen Ziffern sind meist unrichtig, da es im Interesse des Bediensteten und seiner Familie kein Bahnarzt über sich bringt, alle Fälle von Alkoholismus als solche selbst im amtlichen Geschäftsbuche oder Berichte zu protokollieren und damit zu — denunzieren, es sei denn, daß er durchaus keine andere Diagnose zu stellen vermag, was wohl selten der Fall ist. (Die Schweizer Statistik sucht dem Arzt aus diesem Dilemma dadurch herauszuhelfen, daß die Familie die Diagnose und der statistische Beamte den Namen nicht erfährt.)

Das im Jahre 1905 vom k. k. österreichischen Eisenbahnministerium herausgegebene Beckersche Werk: „Die Erkrankungs- und Sterblichkeitsverhältnisse der Bediensteten der k. k. österreichischen Staatsbahnen" (für die siebenjährige Periode 1897 bis 1903) erwähnt daher, daß die in der Statistik erscheinenden überaus kleinen Werte beim Alkoholismus, 230 unter 78.000 Erkrankungen des Blutes überhaupt, das sind vier jährliche Krankheitsfälle mit 306 Krankheitstagen auf 10.000 Kassenmitglieder, jedenfalls nur darauf zurückzuführen sind, daß sie bloß jene Fälle darstellen, in denen sich der Alkoholismus als solcher offenbart. Viele Erkrankungsfälle aber, denen der übermäßige Alkoholgenuß zugrunde liegt, z. B. sehr viele Erkrankungen der Verdauungs-

Digitized by Google

organe, Rheumatismen und ich glaube auch — viele Nervenleiden erscheinen unter diesen Titeln statt in der Rubrik „Alkoholismus", sind also gewissermaßen verschleierte Alkoholkrankheiten.

Nach den von mir auf Grund der Kranheitsstatistik der Kaiser Ferdinand-Nordbahn für das eben verflossene Dezennium (1898 bis 1907) vorgenommenen Berechnungen entfallen bei einem durchschnittlichen Stande von rund 25.000 Kassenmitgliedern, 20.000 Krankheitsfällen und 379.000 Krankheitstagen sowie 252 Todesfällen auf den Alkoholismus jährlich 17 Fälle mit 707 Tagen und 1·1 Todesfällen. Es kommen demnach ungefähr nur 7 Krankheitsfälle mit 278 Tagen und 0·44 Todesfällen auf 10.000 Mitglieder, also noch fast doppelt so viele Fälle als bei den übrigen Staatsbahndirektionen (allerdings bei einer geringeren Anzahl von Krankheitstagen: 278 gegen 306), was nicht etwa einem erhöhten Grade von Trunksucht des Nordbahnpersonals bezw. einer größeren Häufigkeit derselben, als vielmehr einer genaueren Registrierung solcher Fälle seitens mancher Bahnärzte zuzuschreiben sein dürfte, sowie überhaupt die österreichischen Bahnärzte in ihrer Dienstpraxis keineswegs die Ahndung irgendwie bedenklicher oder gar schwerer Fälle auf Kosten der Verkehrssicherheit usw. verhindern, sondern vielmehr schon bei der Aufnahme und bei Entlassung von Bediensteten in erster Linie dabei mitwirken, daß Trunksüchtige von dem so verantwortungsvollen Eisenbahndienste ausgeschieden werden. Auch schärfen sie dem Personal ein, sich — wie es beim Militär gefordert wird *) — wenigstens vor und während des Dienstes des Alkohols gänzlich zu enthalten und tragen so dazu bei, daß sich die Zahl der Disziplinarfälle, welche oft mit der Trunksucht zusammenhängen, erheblich vermindert.

Es ist wohl auch dem Einflusse der Bahnärzte zuzuschreiben, wenn manche unteren Bediensteten nicht einmal ihre Nebenbezüge oder etwaige privat verdiente „Trinkgelder" — dieses leider so bezeichnende Wort sollte endlich aus dem deutschen Lexikon verschwinden, — zur Anschaffung von geistigen Getränken verwenden.

Wenn jedoch die bisherigen Maßnahmen bei den einzelnen österreichischen Eisenbahnen in der Alkoholfrage noch manches zu wünschen übrig lassen, so darf nach dem Gesagten doch nicht außeracht gelassen werden, daß nicht nur die reichsdeutschen, sondern auch österreichische Bahnverwaltungen, wie die der k. k. Staatsbahnen, der Nordwestbahn, der Südbahn usw. sich immer mehr mit dieser akuten Frage befassen und daß auch unsere Bahnärzte ihr besonderes Augenmerk auf diese nicht unwichtige Seite des Eisenbahnsanitätsdienstes richten, u. zw. vor allem auf die systematische Erziehung des Personals zur Mäßigkeit und möglichst großen Enthaltsamkeit vom Genusse geistiger Getränke, namentlich in und vor dem Dienste.

Auswärts erleichtern manche Bahnverwaltungen den Bediensteten den Beitritt zu Temperenz- oder Abstinenzvereinen auch dadurch, daß sie für das betreffende Personal die Mitgliedsbeiträge selbst einige Zeit bezahlen. Vielleicht könnte dies auch bei uns — wenigstens für die Verkehrsbediensteten — geschehen.

Weit wirksamer aber als alle noch so strengen Vorschriften wird die Selbsterziehung des Personals sein, da auf allen Gebieten, wo eine allgemeine und tiefgehende Regenerierung nötig ist, diese auf Selbsthilfe beruhen muß, so wie jeder Bruch mit ererbten Sitten und Gewohnheiten, jede moralische Evolution vom Volke selbst ausgehen muß. Denn durch bloße Vorschriften (Verbote und dgl.) wird das Übel, wie schon am I. österreichischen Alkoholgegnertage vom k. und k. Regimentsarzt Dr. Mattauschek in seinem trefflichen Referat über „Alkohol und Heerwesen" betont wurde, nicht an der Wurzel getroffen und ebenso wenig durch eine nicht innerlich wirkende Agitation, wenn auch die Notwendigkeit und der außerordentlich hohe Wert einer regen, eifrigen Propaganda nicht verkannt werden darf.

Daß die Menschen in unserem so nervösen Zeitalter mit seinen so vielseitigen, großen Anforderungen, zumal in den Städten und in gewissen Berufen, wie es zuvörderst der Eisenbahnberuf ist, gegen den Alkoholgenuß bei weitem nicht so tolerant sind wie in früheren Zeiten, ist wohl eine unbestrittene Tatsache. Und wenn selbst der den geistigen Getränken bisher nicht abholde geistliche Stand schon Enthaltsamkeit nicht nur predigt, sondern auch selbst übt, wie es Benediktiner bereits tun, welche in Österreich und Deutschland sogar Abstinentenvereine unter sich gründen, und wenn selbst bei Offizierstafeln der Alkohol ausgeschaltet wird — wie uns bezw. am Alkoholgegnertage von den Vertretern beider Stände mitgeteilt wurde — wenn diese Enthaltsamkeit also vom Klerus und Militär für nötig und durchführbar erachtet wird, warum soll es gerade bei dem die Vollkommenheit aller Sinne beanspruchenden und für das Leben so vieler verantwortlichen Eisenbahnberufe nicht möglich sein.

Daß immer mehr und mehr Angehörige des auch in den unteren Dienstklassen so intelligenten und gutgeschulten Berufsstandes der Eisenbahner in dieser für seine moralische und zugleich ökonomische Existenz so wichtigen Frage recht bald zur Einkehr in sich selbst gelangen werden, das hoffen wir daher nicht ohne Grund, wenn es auch dazu noch langer, mühevoller und selbstloser Arbeit der Eisenbahnpioniere des Antialkoholismus bedarf!

Zum Schlusse sei es mir noch gestattet, auf das am I. österreichischen Alkoholgegnertage von Dr. Kirchmayr über „Die Aufgaben der Krankenkassen" (in der Alkoholfrage) erstattete Referat hinzuweisen, in welchem derselbe u. a. auch die Reformbedürftigkeit der Krankheits- und Sterblichkeitsstatistik besprach, sowie aus dem ungemein interessanten Vortrag, welchen Doktor Schacherl in Graz vor 1500 Arbeiterpersonen über „Das Interesse der Krankenkassen und Unfallversicherungsanstalten an dem Kampfe gegen den Alkohol" hielt, die wichtigsten Momente

*) Nach den letzten Delegationberichten richtet bereits auch die k. u. k. Marineverwaltung auf die Bekämpfung des Alkoholismus unter dem ihr unterstehenden Personal ihr besonderes Augenmerk.

Digitized by Google

mitzuteilen. Bezüglich dieser auch für die Eisenbahnen wichtige Frage führte der Vortragende aus, daß die Abwehrbewegung vor allem schon im finanziellen Interesse der genannten Anstalten liege. So weise eine englische Krankenkasse, welche nur Abstinente als Mitglieder aufnehme, bedeutend niedrigere Ziffern in ihrer Krankheitsstatistik aus als die anderen Kassen. Der Zusammenhang zwischen der die Versicherungsanstalten so sehr schädigenden Tuberkulose, der Geschlechtskrankheiten und Nervenleiden sei notorisch. Dr. Phil. Stein, Nervenarzt der Budapester Allgemeinen Arbeiter-Bezirkskrankenkasse, hat am Kongresse in Stockholm (1907) berichtet, daß in zwei Jahren 20% der ambulant behandelten Nervenkranken Säufer waren und in Deutschland werden jährlich etwa 8000 Kranke infolge des Alkoholmißbrauches den Spitälern zugewiesen!

Auch die Unfallsrenten müßten nicht so spärlich bemessen werden, wenn die zahlreichen auf Alkoholismus beruhenden Unfälle den Anstalten erspart blieben. Für die bevorstehende Alters- und Invaliditätsversicherung ist daher die Lösung dieser Frage ebenfalls von großer Bedeutung.

Indem Dr. Schacherl noch einen geschichtlichen Überblick über die Entwicklung dieser Bewegung von Hippokrates bis zu den Repräsentanten der englischen Alkoholmode Brown und Todds wirft, welche glaubten, die Fieberkranken müßten mit Alkohol gefüttert werden, verlangt er den Einführung der „Alkohologie" als Lehrgegenstand an den Universitäten, die Abstinenz der Ärzte und überhaupt aller mit der Arbeiterversicherung sich befassenden Organe, worauf er noch mehrere positive Vorschläge für die einschlägige Tätigkeit der Krankenkassen und Unfallversicherungsanstalten macht indem er den ersteren als Mittelpunkt der Volkshygiene die soziale Aufgabe zuweist, auch den Krankheiten der Mitglieder und ihrer Familie vorzubeugen, wodurch auch eine Ersparnis gegenüber den im vollen Krankheitsstadium notwendigen Kosten erzielt werden könnte.

Den eigenen Berufsgenossen — den Ärzten — tut jedoch Dr. Schacherl bezüglich ihrer „Abstinenz von der Abstinenzbewegung" insofern unrecht, als der „Verein abstinenter Ärzte in Deutschland" bei dem Reichsamt des Innern schon früher um Änderung des Krankenversicherungsgesetzes in der Richtung angesucht hat, daß die Krankenkassen an der Verhütung der mit dem Alkoholgenuß zusammenhängenden Krankheiten mehr als bisher mitwirken können und insbesondere Trunksüchtige, so wie dies bereits gesetzmäßig seitens der Invalidenanstalten geschieht, in eigenen Heilstätten verpflegen lassen dürfen.

Mit dem nun wohl sehr nahe bevorstehenden Ausbau der Arbeiterversicherung wird sich unbedingt die Notwendigkeit ergeben, daß sich die Verwaltungen der Versicherungsanstalten auch mit der Bekämpfung jener Volkskrankheit intensiv befassen, welche nächst der Tuberkulose und Syphilis wohl die meisten Opfer fordert.

Monatschronik: Oktober 1908.

I. Eisenbahnen.

Wichtige Projekte: In Rottenmann hat eine von Interessenten sehr zahlreich besuchte Versammlung in Angelegenheit des Baues einer Eisenbahnlinie über die Rottenmanntauern stattgefunden. Die einstimmig angenommene Resolution lautet: „Das k. k. Eisenbahnministerium wird dringendst aufgefordert, im eigenen Interesse des Staatsbahnbetriebes, der sonst nach Eröffnung der Gasteiner Tauernbahn die Transporte in der Richtung Westböhmen—Trient an die bayerischen Staatsbahnen verliere, ehestens an Ort und Stelle die zweckmäßigste Trasse für eine die Rottenmanner Tauern überschreitende Eisenbahn ausfindig zu machen, die den jetzt mehr als das Dreifache der Luftlinie betragenden Eisenbahnentwurf vom Selztal über Unzenmarkt möglichst kürzt. Der Bau dieser Rottenmanner Tauernbahn, welche auch für die Land- und Forstwirtschaft, für den Bergbau, für die Industrie und für den Fremdenverkehr notwendig ist, wäre als Staatsbahnlinie ehestens gesetzlich sicherzustellen."

Zur wirtschaftlichen Hebung des Küstenlandes werden 14 Bahnprojekte erwogen, von denen nur die Strecken und Linien: Görz — Cervignano, Cervignano — Belvedere, San Daniel—Laibach und San Daniel—Divača für die nächste Zeit in Betracht kommen dürften. Die Herstellung der Eisenbahnverbindung Cervignano—Belvedere hat bekanntlich schon den Gegenstand parlamentarischer Verhandlungen gebildet. Für die Erbauung der Bahnlinie Görz—Cervignano ist die Ausarbeitung des Detailprojektes bereits eingeleitet worden. Der Landesausschuß ist um die Erteilung der Vorkonzession eingeschritten, und sobald das Detailprojekt vorliegen wird, dürfte es möglich sein, die Trassenrevision vorzunehmen. Die neue Bahn wird etwa 34 *km* lang sein, ihr Bauaufwand läßt sich auf etwa $3^1/_2$ Mill. Kronen veranschlagen. Sie soll von der neuen Alpenbahn abzweigen, den Isonzo übersetzen und die Gemeinden Penma, Piedimonte, Lucinico, San Lorenzo di Mossa, Mariano, Fratta, Romans, Tapogliano, Ajello, Perteole und Cervignano berühren. Hinsichtlich des Baues der Linien San Daniel—Divača und San Daniel—Laibach ist noch kein weiterer Ansatz zur Verwirklichung der Projekte wahrzunehmen. Für die Bahnlinie Cervignano—Belvedere sind die von den Interessenten aufzubringenden Beiträge noch nicht sichergestellt.

In Hohenelbe fand kürzlich eine Interessentenversammlung statt, die über folgende Bahnprojekte beriet: Hohenelbe—Langenau — Schwarzenthal — Polkendorf—Johannisbad—Freiheit (25 *km*), Kosten K 3,300.000; Hohenelbe—Lauterwasser—Hermannseifen—Jungbuch—Freiheit (20 *km*), Kosten K 2,500.000; von Freiheit über Marschendorf—Albendorf—Schatzlar (38 *km*) mit K 5,000.000 Kosten und eine Richtung von Freiheit über Trautenbach nach Schatzlar. Es wurde beschlossen, daß von den Bezirksobmännern der Bezirke Hohenelbe, Arnau, Marschendorf, Trautenau und Schatzlar unter Beiziehung der Vertreter der beteiligten Städte und Gemeinden ein Aktionskomitee zu bilden sei, welches die Vorarbeiten bis 15. Dezember 1908 durchzuführen hat. Behufs Beschaffung des Garantiefonds zum Bau der projektierten Lokalbahn Arnau—Königinhof wurden von der Arnauer Stadtvertretung K 50.000 votiert. Der Arnauer Bezirk hat zu diesem Zwecke K 100.000 gezeichnet. Die Vorarbeiten für diese Bahn wurden neuerlich aufgenommen.

Das Eisenbahnministerium hat dem Konsortium für den Bau einer Lokalbahn von Laibach-Staatsbahnhof über Sairach und Unter-Idria nach S. Lucia-Tolmein in Laibach die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Lokalbahn von der Station Laibach-Staatsbahnhof der Linie Tarvis—Laibach der k. k. Staatsbahnen über Dravle,

Digitized by Google

Mitterdorf bei Billichgraz, Horjul, Smrečje, Sairach und Unter-Idria zur Station S. Lucia-Tolmein der Linie Aßling—Triest der k. k. Staatsbahnen nebst einer Abzweigung von Unter-Idria zur Bergstadt Idria erteilt.

Neu- und Erweiterungsbauten: Am 22. Oktober wurde die Stationskommission behufs der notwendig gewordenen vollständigen Umgestaltung des Krakauer Bahnhofes abgehalten. Es handelt sich dabei um eine der größten Bahnhofanlagen in Österreich. Die Gesamtkosten des Bahnhofes werden 10 Mill. Kronen betragen und die Bauzeit wird vier bis fünf Jahre dauern.

Unter den eingeleisigen Linien in Österreich ist, wie Erhebungen gezeigt haben, die Strecke Budweis—Linz die am stärksten belastete. Auf dieser Linie trifft der große Verkehr aus den nördlichen Routen nach dem Süden der Monarchie zusammen, und es ist auf die Dauer unmöglich, ihn mit einem Geleise zu bewältigen. Die Projektierungsarbeiten für ein zweites Geleise sind bereits eingeleitet.

Betriebseröffnungen: Am 6. Oktober d. J. wurde die westliche Teilstrecke Jenschowitz Lokalbahn — Jenschowitz St. E. G. und am 24. Oktober die normalspurige Lokalbahn Freiland—Türnitz dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Verstaatlichung: Die Verträge über die Erwerbung der Staatseisenbahngesellschaft, der Nordwestbahn und der Südnorddeutschen Verbindungsbahn durch den Staat sind im Laufe des Monats Oktober d. J. vollständig zum Abschlusse gebracht und von den Generalversammlungen der genannten Gesellschaften genehmigt worden.

In einer der ersten Sitzungen des Reichsrates nach seiner Wiedereröffnung sollen die Vereinbarungen zur parlamentarischen Genehmigung unterbreitet werden. Die parlamentarische Verhandlung ist für den Beginn des nächsten Jahres in Aussicht genommen. In den Abmachungen ist ein Termin bis zum 31. März 1909 gesetzt, bis zu welchem die Verträge die parlamentarische Genehmigung erhalten haben müssen, damit beide Teile an dieselben gebunden sein sollen. Es wird indeß schon jetzt mit der Möglichkeit gerechnet, daß eine Verlängerung dieses Termines angestrebt werden dürfte, ähnlich wie dies auch bei der Verstaatlichung der Nordbahn der Fall war.

Der Vertrag mit der Staatseisenbahngesellschaft besteht aus zwanzig Paragraphen und überträgt an den Staat das Eigentum an den sämtlichen gesellschaftlichen Linien, ferner den Lokalbahnen und dem sonstigen den Bahnbetrieb betreffenden Zubehör. Der Staat erwirbt hiedurch ein Netz von 1570 *km*. Die Gesellschaft behält lediglich ihre privaten Betriebe, das Kohlenwerk und die Maschinenfabrik sowie die ungarischen Werke und Domänen. Einen baren Kaufpreis für diese Linien leistet der Staat nicht. Die Gesellschaft entrichtet vielmehr für Investitionen und Rekonstruktionen an den Staat eine bare Rückzahlung von netto 11·8 Mill. Kronen. Der Gegenwert für die Übertragung der gesellschaftlichen Linien besteht darin, daß der Staat den größeren Teil der Prioritäten der Gesellschaft zur Selbstzahlung übernimmt. Der Betrag dieser zu Staatsobligationen umgewandelten Prioritäten stellt sich auf 846 Mill. Francs, wogegen zu Lasten der Gesellschaft Obligationen von 93·2 Mill. Francs verbleiben. Die Staatseisenbahngesellschaft soll außerdem die Bewilligung erhalten, auf Grund ihrer sonstigen Einnahmen, insbesondere der frei werdenden ungarischen Annuität, Obligationen auszugeben, worüber aber in dem Vertrage keine Vereinbarung enthalten ist und bis jetzt lediglich nur eine prinzipielle Genehmigung erteilt wurde. Aus dem Erlöse dieser Obligationen wird die Gesellschaft eine größere Barausschüttung an die Aktionäre leisten und die Investitionen der ungarischen Werke bestreiten.

Die Einlösung der Nordwestbahn und der Südnorddeutschen Verbindungsbahn erfolgt im Wege der Universalsukzession. Der Staat übernimmt das gesamte Eigentum der beiden Gesellschaften, welche in Liquidation treten werden. Die Aktionäre der Nordwestbahn erhalten für das Jahr 1908 eine Dividende von K 20 pro Aktie, und im nächsten Jahre werden ihre Aktien gegen Staatsschuldverschreibungen im Nominalbetrage von K 485 umgetauscht. Bei der Südnorddeutschen Verbindungsbahn beläuft sich die Dividende des Jahres 1908 auf K 17, und die Kapitalsabfindung, welche den Aktionären zum Umtausche gegen ihre Aktien geboten wird, stellt sich auf K 425. Mit der Nordwestbahn erwirbt der Staat ein Eisenbahnnetz von 938, mit der Südnorddeutschen Verbindungsbahn ein solches von 285 *km*. Im ganzen werden dem Netze des Staates Bahnen von 2800, und wenn man die Linien der bereits verstaatlichten Böhmischen Nordbahn hinzufügt, von 3142 *km* zuwachsen. Das Netz der Staatsbahnen hat gegenwärtig eine Betriebslänge von 15.000 *km* und wird künftig 18.100 *km* umfassen, so daß ein Zuwachs um ein Fünftel erfolgt. Den Wortlaut der Verträge werden wir demnächst mitteilen.

Der Landtag für Oberösterreich befürwortete die Petition der Handels- und Gewerbekammer in Linz, mit der an das Eisenbahnministerium die Bitte gerichtet wird, es wolle durch baldigste Verstaatlichung der Steyrtalbahn und ihren Ausbau auf Normalspur diese für den Verkehr nach Böhmen und der Stadt Steyr wichtige Bahnlinie dem Staatsbahnnetze einverleiben.

Tarifarisches: Der Südbahngesellschaft ist ein Erlaß des Eisenbahnministeriums zugekommen, mit dem der Südbahn bewilligt wird, ihre Gütertarife in gleichem Ausmaße zu erhöhen, wie die österreichischen Staatsbahnen dies anläßlich der auf ihren Strecken geplanten Tarifreform in Aussicht nehmen, die nach den bestehenden Absichten im Laufe des Jahres 1909 zur Durchführung gelangen soll. Die Erhöhung der Gütertarife würde sich in diesem Falle bei der Südbahn auf zahlreiche Artikel erstrecken. Wie weit die Maßregel gehen wird, läßt sich heute zwar noch nicht genau bestimmen, doch dürften die Arbeiten des Eisenbahnministeriums zur Feststellung des neuen Lokaltarifes so weit vorgeschritten sein, daß in einigen Wochen ein Überblick über die geplanten Tariferhöhungen möglich sein wird. Im Jahre 1907 stellten sich die Einnahmen der Südbahn aus dem Eilgutverkehr auf 5·45 Mill. Kronen, aus dem Frachtenverkehr auf 87·53 Mill. Kronen, zusammen auf fast 93 Mill. Kronen. Im Jahre 1908 dürften sie um mehrere Millionen Kronen höher sein. Wenn die Steigerung der Tarife mit durchschnittlich 5% angenommen werden soll, so würde sich beispielsweise bei einer Einnahme von 95 Mill. Kronen aus dem Eilgut und Frachtenverkehr bei gleicher Güterfrequenz durch die Tariferhöhung eine Mehreinnahme von ungefähr 5 Mill. Kronen ergeben. Die Südbahn hebt gegenwärtig die gleichen Tarife in Österreich und Ungarn ein, und die Erhöhung würde daher auf dem gesamten Netze in Kraft treten. Der Gesellschaft soll, wie verlautet, von der ungarischen Regierung gleichfalls die prinzipielle Zustimmung zu den Tariferhöhungen zugehen. Die beabsichtigte allgemeine Erhöhung der Tarife der k. k. Staatsbahnen hat zahlreiche Kundgebungen und Resolutionen der industriellen Verbände und der Kaufmannschaft hervorgerufen, die unter anderem darauf hinweisen, daß statt der Tariferhöhung der gegenwärtige, teuere Verwaltungsapparat der k. k. Staatsbahnen durch einen billigeren ersetzt werden solle.

Finanzielles: In einer am 10. Oktober d. J. in Wien abgehaltenen Versammlung von Besitzern von Südbahnprioritäten gab der Prioritätenkurator Aufklärungen über die geplanten Maßnahmen zur Sanierung der Süd-

Digitized by Google

bahngesellschaft. Das einzige wirksame Mittel hiefür — so führte der Kurator aus — bestehe in der Erhöhung der Tarife. Die Südbahn hat im Jahre 1907 eine Erhöhung der Lokalstückgütertarife bewirkt; diese geht aber nicht so weit, um über die schwierige Situation hinwegzuhelfen. Eine weitere Erhöhung der Einnahmen hat sie durch die Aufhebung der Retourkarten und die Steigerung der Abonnements- und Rundreisekarten vorgenommen. Das sind aber Maßregeln, die bloß kleine Beträge schaffen. Nur eine dauernde Erhöhung des Gütertarifs ist geeignet, normale Verhältnisse zu bewirken (Vergl. unter „Tarifarisches"). Aber damit hat es seine Schwierigkeiten. Einmal muß auf die Verhältnisse der Industrie und des Verkehres Rücksicht genommen werden und die Steigerung muß in gewissen Grenzen bleiben, um den Verkehr und den Export nicht zu schädigen. Dann ist darauf Rücksicht zu nehmen, daß die Südbahn in den meisten ihrer Verkehre durch die Staatsbahnen konkurrenziert wird. Die Staatsbahnen, insbesondere wenn noch die Nordwestbahn und die Staatseisenbahngesellschaft verstaatlicht werden, sind in der Lage, die Transporte vom Norden der Monarchie bis nach dem Süden, nach Triest, an sich zu ziehen, trotzdem manche Entfernungen weiter sind. Daraus ergibt sich, daß eine einfache, willkürliche Erhöhung der Tarife, auch wenn sie von der Regierung zugestanden werden sollte, der Südbahn kaum helfen würde. Die Hinaufsetzung der Südbahntarife wird nur dann einen Erfolg haben, wenn auch die Staatsbahnen das Gleiche tun. Eine solche Erhöhung ist ja im Zuge, und sobald diese Tarifarbeiten abgeschlossen sind, kann auch die Gesellschaft ihrerseits die Frachtsätze steigern. Es handelt sich jetzt für die Südbahn in erster Linie darum, über die Zeit bis zur Erhöhung der Frachtentarife hinwegzukommen, das ist eine Periode, die bis zum Ende des Jahres 1909, vielleicht auch noch weiter hinausfällt, und sie hat sich daher an ihre Gläubiger gewendet, zunächst an die Assoziation in Paris, welche den größten Teil der Prioritäten vertritt, und dort ihre Vorschläge gemacht. Aus der geplanten Hinausschiebung der Amortisation für die Jahre 1908 und 1909 würde die Gesellschaft eine Ersparnis von 3 Mill. Kronen in diesem Jahre und von $3^1/_2$ Mill. Kronen im nächsten Jahre erzielen. Selbstverständlich muß Vorsorge getroffen werden, daß diese Amortisationen in einem geeigneten Zeitpunkte nachgeholt werden. Diese Vorschläge wurden auch dem Handelsgerichte unterbreitet, das die Einberufung der Prioritäre für den 18. November angeordnet hat. Für die Investitionen dürfte in Zukunft ein durchschnittlicher Jahresbetrag von 12 Mill. Kronen notwendig sein. Es würde sich also noch um die Beschaffung von jährlich 6 Mill. Kronen für die Jahre 1910 bis 1918 handeln. Nun ist es klar, daß, wenn sich die Verhältnisse durch die Tariferhöhung auch bedeutend bessern und wenn die Südbahn dadurch mit aktiven Bilanzen abschließen sollte, doch der Überschuß nicht so groß sein wird, um die Investitionen zu bestreiten. Man hofft aber, daß er so groß sein wird, um eine Deckung für die Verzinsung und Amortisation eines neuen Anlehens zu geben. Das neue Anlehen müßte aber auch noch zur Deckung des Kaufschillings benützt werden. Mit diesen Vorschlägen tritt die Südbahngesellschaft an ihre Gläubiger heran.

Lieferungswesen: Die Lokomotivfabriken haben den größten Teil der Bestellungen, welche die Staatsbahnen bei ihnen für das laufende Jahr gemacht haben, durchgeführt. Die restlichen Lokomotiven, unter denen sich auch 24 Stück für die Nordbahn befinden, dürften in der nächsten Zeit abgeliefert werden. Die Fabriken erwarten, daß ihnen für das Jahr 1909 unter der Voraussetzung, daß die großen Privatbahnen verstaatlicht werden, umfangreiche Bestellungen zugehen dürften. Da die Unternehmungen einige Zeit, bevor sie die Arbeiten in Angriff nehmen, die notwendigen Materialien beschaffen und andere Vorbereitungen treffen müssen, hat das Eisenbahnministerium auf Rechnung der erst später vorzunehmenden definitiven Bestellungen 240 Lokomotiven in Auftrag gegeben. Diese wurden bereits auf einzelne Fabriken aufgeteilt. Man hofft im Laufe dieses Jahres noch auf eine weitere provisorische Bestellung von 120 Lokomotiven. Die Fabriken erhielten auch von einigen Privatbahnen Aufträge. So hat die Nordwestbahn nach dem Abschluß der Verstaatlichungsverhandlungen zehn Lokomotiven bestellt, die im nächsten Jahre abgeliefert werden sollen. Infolge des inländischen Auftragbestandes bewerben sich die Lokomotivfabriken jetzt nicht mehr um Exportaufträge.

Betriebseinnahmen: Nach den vorläufigen Betriebseinnahmen stellen sich die Betriebseinnahmen der großen österreichischen Privatbahnen im Monate Oktober 1908 im Vergleiche zu dem gleichen Monate des Vorjahres wie folgt:

Verwaltung	Oktober 1908	Gegen Oktober 1907
	Kronen	
Aussig—Teplitzer-Eisenbahn, altes Netz	1,854.185	+ 242
" " " Lokalbahn Reichenberg	303 044	+ 5.938
Buschtěhrader Eisenbahn Lit. A	976 812	+ 44.700
" " " B	1,579.084	+ 14.600
Österr. Nordwestbahn; gar. Netz	2,974.777	+ 74.730
" " Erg. "	1,822.938	— 25.665
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	904.407	— 82 789
Staats-Eisenbahn-Gesellschaft	7,747.105	+1,075 947
Südbahn-Gesellschaft	12,928.588	— 962,703

Personalangelegenheiten: Die schon in der vorigen Monatschronik als bevorstehend angekündigte passive Resistenz des Personales der k. k. Staatsbahnen ist ungeachtet des außerordentlich wohlwollenden Verhaltens der Regierung auch im heurigen Oktober wieder ausgebrochen. Sie blieb allerdings nur auf den nördlichen Teil der k. k. Nordbahndirektion beschränkt und hat nur wenige Tage gedauert. Nichtsdestoweniger waren ihre Folgen in Gestalt von großen Verkehrsstauungen bald zu spüren, und die k. k. Nordbahndirektion mußte die Güteraufnahme für einige Tage einstellen lassen. Die passive Resistenz wurde diesmal vor dem Abschlusse der Verhandlungen des Eisenbahnministeriums mit den Vertretern der Bediensteten und entgegen der Ordre der Zentralleitung der Beamtenvereine gehandhabt. Industrielle Verbände und Handelskammern haben bedeutsame Kundgebungen erlassen, von denen die nachstehende als gewichtige Stimme der Öffentlichkeit Aufnahme finden soll:

Der Ständige Ausschuß der drei zentralen industriellen Verbände hat in bezug auf die auf der Nordbahn eingetretene passive Resistenz eines Teiles der Beamtenschaft folgende Kundgebung beschlossen:

„Infolge des Ausbruches der passiven Resistenz der Verkehrsbeamten auf den Linien der Nordbahn ist eine bedauerliche Störung des Güterverkehres auf dieser Bahn eingetreten, die bereits zu zahlreichen Beschwerden von seiten der Industriellen Anlaß gegeben hat. Aus dem Erlaß des Eisenbahnministers ist ersichtlich, daß die Staatsbahnverwaltung in weitgehendem Maße den Wünschen der Beamtenschaft entgegenkommt und große Mittel zur Verbesserung ihrer materiellen Lage bereitstellt. Angesichts dieser Feststellung muß auf das lebhafteste bedauert werden, daß die Beamten zu dem verwerflichen Mittel der passiven Resistens greifen und dadurch nicht nur Handel und Industrie, die in erster Linie unter derartigen Störungen des Verkehres leiden, sondern auch die gesamte produzierende und konsumierende Bevölkerung auf das empfindlichste schädigen. Der Ständige Ausschuß billigt daher die Maßnahmen der Staatsbahnverwaltung, die auf die strengste Einhaltung der Dienstes-

Digitized by Google

obliegenheiten der Beamtenschaft und damit auf die Wiederherstellung des normalen Verkehres hinzielen. Bei voller Anerkennung der augenblicklich für die industrielle Produktion bestehenden Schwierigkeiten richtet daher der Ständige Ausschuß an die industriellen Unternehmungen und Interessentenvertretungen das dringende Ersuchen, das Ergebnis der von der Staatsbahnverwaltung getroffenen Maßnahmen im Hinblick auf die zu gewärtigende Herbeiführung dauernder Ordnung mit Geduld abzuwarten."

Eine sehr scharfe Mißbilligung hat die passive Resistenz durch einen Erlaß des Eisenbahnministeriums gefunden, der an sämtliche Organe der Staatseisenbahnverwaltung gerichtet ist und folgenden Wortlaut hat:

„Bereits in den Jahren 1906 und 1907 wurde von der Staatseisenbahnverwaltung angesichts der Teuerung aller Lebensverhältnisse zur Verbesserung der wirtschaftlichen Lage des ihr unterstellten Personals eine umfassende Aktion durchgeführt, die eine Erhöhung des Personalbudgets der Staatseisenbahnverwaltung um mehr als 9 Mill. Kronen verursachte. Ungeachtet dieser empfindlichen Belastung des Staatshaushaltes hat die Regierung in fortgesetzter warmer Fürsorge für das Wohl des Personals und um endlich alle von den verschiedenen Bedienstetenkategorien ihr vorgebrachten wesentlichen Wünsche, die sie als gerechtertigt anzuerkennen vermochte, dauernd zu befriedigenden, nun neuerdings in gleicher Richtung eine weitere, noch umfassendere Aktion folgen lassen, die hauptsächlich die Verbesserung der Beförderungsverhältnisse der Beamten, die Gewährung eines Uniformierungsbeitrages an dieselben, die Aufstellung von günstigeren Normen für die Bewertung der Naturalwohnungen, die Erhöhung und Ausdehnung bestehender und die Schaffung neuer Zulagen, die Einführung von Normen zur möglichsten Sicherung eines Erholungsurlaubes, eine weitere Verbesserung der Normen für die automatische Vorrückung der Unterbeamten und Diener, eine dem dauernden Personalbedarf angepaßte Erweiterung der Postensystemisierung und Normierung, endlich die Fortsetzung der Taglohnerhöhung, die Regelung der Überstundenentlohnung und die Kürzung der Arbeitszeit in den Werkstätten zum Gegenstand hat.

Diese weitausgreifende Aktionen erfordert einen weiteren jährlichen Mehraufwand von beiläufig 14 Mill. Kronen; hiemit ist nun aber die Regierung in ihrem aufrichtigen Bestreben, endlich eine andauernde Befriedigung des Staatsbahnpersonals zu erzielen, auf längere Zeit hinaus bis zur äußersten Grenze derjenigen Geldopfer gelangt, deren Anwendung zugunsten dieses Personals von ihr mit Rücksicht auf die Lage des Staatshaushaltes noch verantwortet werden kann.

Die Regierung glaubte wohl sicher erwarten zu können, daß das gesamte Staatseisenbahnpersonal in dankbarer Anerkennung dieser fortdauernden weitgehenden Fürsorge sich nun um so mehr angeeifert fühlen werde, seine Dienstesobliegenheiten auf das gewissenhafteste zu erfüllen und seine besten Kräfte einzusetzen, um die Interessen des Dienstes nach jeder Richtung pflichtgemäß zu wahren und zu fördern.

Zu meinem tiefen Bedauern muß ich nun aber aus den mir vorliegenden Berichten ersehen, daß ein Teil der Beamten auf den Linien der ehemaligen Kaiser Ferdinand-Nordbahn sich nicht scheute, in der Absicht, noch weitere Vorteile zu ertrotzen, eben in diesem Moment der Betätigung des äußersten Wohlwollens der Regierung mit der passiven Resistenz einzusetzen und dadurch unter Hintansetzung seiner beschworenen Dienstpflichten, zum schweren Nachteil der öffentlichen Interessen, den Eisenbahnverkehr und damit Handel und Wandel auf jenen Strecken zu stören. Es ist diese Tatsache um so befremdlicher, als bekanntlich gerade das Nordbahnpersonal auch bei seiner Überführung in den Dienstkörper der Staatseisenbahnverwaltung so weitgehende Rücksichten erfuhr, wie sie noch niemals auch nur entfernt bei irgend einer der zahlreichen früheren Eisenbahnverstaatlichungen dem betreffenden Personal zuteil geworden sind.

Tief bedauerlich ist es auch, daß gerade Angehörige des Beamtenstandes, die als Vorgesetzte die Hüter der Disziplin sein sollten und in erster Linie berufen wären, die Stütze der Verwaltung zu bilden, sich zu einem so sträflichen Verhalten verleiten ließen.

Angesichts der gegebenen Sachlage sehe ich mich nunmehr genötigt, an den in passiver Resistenz stehenden Teil der Beamtenschaft die ernste Aufforderung zu richten, von seinem pflichtwidrigen Beginnen sofort abzulassen und zur loyalen und gewissenhaften Erfüllung seiner Dienstesobliegenheiten zurückzukehren.

Zugleich richte ich aber an alle übrigen Staatseisenbahnbediensteten die wohlgemeinte Mahnung, sich nicht durch die Agitation unverantwortlicher Elemente gleichfalls in Bahnen drängen zu lassen, die geeignet wären, sie in direkten Gegensatz zu den von ihnen beschworenen Dienstpflichten zu bringen.

Ich erinnere das gesamte Personal eindringlichst daran, daß nach den klaren Bestimmungen des § 18, Absatz 3 und 4 der Dienstordnung die Bediensteten den Geschäften und Verrichtungen, die der ihnen jeweilig übertragene Dienstposten erheischt, mit Treue, Fleiß und Redlichkeit nach bestem Wissen und Können zu obliegen haben, daß diese weiter für den rechtzeitigen und vollständigen Vollzug der ihnen übertragenen Dienstverrichtungen verantwortlich und das Interesse des Dienstes zu wahren und zu fördern verpflichtet sind. Nach § 20, Absatz 1, haben die Vorgesetzten innerhalb der ihnen übertragenen Geschäftsführung für die ordnungsmäßige Handhabung des Dienstes durch die ihnen unterstehenden Bediensteten zu sorgen und sind für alles verantwortlich, was in ihrem Dienstbereich vorgeht, und die Untergebenen sind dem Vorgesetzten unbedingten Gehorsam im Dienste schuldig (§ 21, Absatz 1).

Unter die dem allgemeinen Gesichtspunkt der Diensttreue unterzuordnenden speziellen Pflichten des Personals fällt nach der Bestimmung des § 18, Absatz 3 der Dienstordnung insbesondere auch die Aneignung und Befolgung der bestehenden Dienstvorschriften.

Nachdem diese letzteren nur die Sicherung einer ordnungsmäßigen und klaglosen Dienstesabwicklung anstreben, so kann es keinem Zweifel unterliegen, daß nach den Bestimmungen der geltenden Dienstordnung die absichtliche Handhabung jener Vorschriften in einer Weise, die das vorbezeichnete Ziel zu vereiteln geeignet ist und vielmehr den Zweck verfolgt, anstatt die ordnungsmäßige Abwicklung des Dienstes pflichtgemäß zu fördern, diese zu vereiteln, zu erschweren oder zu verzögern, der aus böser Absicht entspringenden Außerachtlassung dieser Vorschriften ganz gleichzuachten ist und daher, wie diese, ein schweres, eventuell mit Entlassung zu bestrafendes Dienstvergehen bildet. Unter den gleichen Gesichtspunkten fiele, dem Gesagten zufolge, auch ein gegen ein derartiges Vorgehen der Untergebenen absichtlich konniventes Verhalten eines Vorgesetzten.

Daß alle Agitationen, die die Disziplin zu lockern geeignet sind, und alle Verhetzungen des Personals, mögen diese Handlungen in welcher Form immer erfolgen, sowie die Teilnahme an solchen Handlungen gleichfalls ein schweres, eventuell mit der Entlassung zu bestrafendes Dienstvergehen bilden, ist im Absatz 2 des § 18 sowie im § 95 der Dienstordnung ausgesprochen.

Die Regierung ist, nachdem sich das von ihr soeben betätigte äußerste Wohlwollen leider als teilweise vergeblich erwiesen hat, entschlossen, der die staatlichen nicht minder wie die wirtschaftlichen Interessen der gesamten Bevölkerung

Digitized by Google

schwer bedrohenden mutwilligen Auflehnung eines Teiles der Beamtenschaft gegen ihre beschworenen Dienstpflichten mit allen ihr zu Gebote stehenden Machtmitteln zu begegnen und gegen Bedienstete, die sich in dem vorstehend klargelegten Sinne eines schweren Dienstvergehens schuldig machen, fortab unnachsichtlich nach der vollen Strenge der Dienstordnung vorzugehen."

Die seitens des Eisenbahnministeriums mit den Delegierten der verschiedenen Bedienstetenkategorien geführten Verhandlungen über die Aufbesserungen der Bezüge sind abgeschlossen. Das Ergebnis hat die Vertreter der Bediensteten befriedigt. Das Ministerium hat neuerdings Zugeständnisse gemacht und die Aufbesserungssumme von 10 Mill. Kronen, deren Aufteilung in der vorigen Monatschronik enthalten ist, auf 14 Mill. Kronen erhöht. Die Verwendung des Zuschusses von 4 Mill. Kronen wird, ehe das Eisenbahnministerium die Aufteilung vornimmt, einer Beratung durch die Personalzentralausschüsse als der die Gesamtheit der Bediensteten umfassenden und hiezu berufenen Institution unterzogen. Es handelt sich hiebei insbesondere um weitere Erhöhung der Anfangsgehalte und Abkürzung der Vorrückungsfristen für die Unterbeamten und Diener. Die Naturalwohnungen sollen verbilligt werden, so daß ein Teil des Quartiergeldes erübrigt wird. Allen Beamten soll die Vorrückung bis zum Höchstgehalt der siebenten Dienstklasse (K 4400) binnen einer angemessenen Anzahl von Jahren, jedenfalls aber innerhalb der 35jährigen Dienstzeit gesichert sein. Daneben werden Zulagen für wichtige Verwendungen, z. B. eine Funktionszulage für Stationsvorstände, geschaffen. Die Nachtdienstzulage wird durchschnittlich um 100% erhöht und überdies allen Kategorien zuerkannt, die Nachtdienst machen. Die Gebühren des Fahrpersonals werden erhöht. Den Arbeitern ist eine ausgiebige Erhöhung der Löhne zugestanden. Es soll endlich eine Regelung der Dienstzeit und der Arbeitszeit erfolgen; insbesondere durch die Einführung des Neunstundentages werden die Staatsbahnen einen für die Arbeiterschaft bedeutsamen Fortschritt vollziehen.

II. Schiffahrt:

Seeschiffahrt: Die Triester Handelskammer hat sich in ihrer letzten Sitzung mit der Frage des Schiffahrtsdienstes zwischen Triest und Südamerika beschäftigt. Die hiebei gefaßten Beschlüsse laufen im Wesen darauf hinaus, daß eine definitive Regelung dieses Dienstes mittels Vertrages, also nicht im Wege der freien Schiffahrt, erfolge. Es sollen jährlich 12 Fahrten nach Argentinien und 18 Fahrten nach Brasilien unternommen werden, wobei die volle Frachtparität mit den ausländischen Häfen hergestellt werden soll. Wenn diese Resolution verwirklicht wird, so würde eine solche vertragsmäßige Abmachung zur Folge haben, daß die Fahrten der österreichischen Gesellschaften nach Brasilien, auf neun im Jahre reduziert würden, da die „Adria" gleichfalls neun Fahrten im Jahre nach Brasilien unternehmen muß, die in ihrem Vertrage mit der ungarischen Regierung ihr vorgeschrieben sind. Die für den Kaffeeverkehr in Betracht kommenden Schiffahrtsunternehmungen haben sich auch dagegen ausgesprochen, daß sie gezwungen werden, in jedem Falle die Frachtparität mit Hamburg einzuhalten. Im ganzen werden nach Triest jährlich 50.000 *t* Kaffee importiert, worunter auch jene Kaffeequantitäten inbegriffen sind, welche zur Umschiffung nach der Levante bestimmt sind. Der Frachtsatz beträgt in normalen Zeiten Shilling 45, ist aber auch schon vorübergehend auf Shilling 25 gesunken, so daß die Einhaltung der Frachtparität mit Hamburg oder Bremen einen Ausfall von mehr als 1 Mill. Kronen im Jahre bedeuten würde. Deshalb streben die Schiffahrtsunternehmungen an, daß die Subventionierung im Rahmen des Marine-Unterstützungsgesetzes, dessen Kontingent entsprechend erhöht werden soll, erfolge, damit sie zugleich mit den anderen diesen Verkehr betreibenden Schiffahrtsunternehmungen an der vollen Höhe der Subvention partizipieren können.

Ministerwechsel.

Die politischen Verhältnisse haben auch den k. k. Eisenbahnminister Exzellenz Dr. v. Derschatta von dem so erfolgreich verwalteten Posten gedrängt. Das kaiserliche Handschreiben über seine Enthebung lautet:

„Lieber Dr. von Derschatta! Ihrem Ansuchen um Enthebung von der Stelle Meines Eisenbahnministers willfahre Ich in Gnaden. Indem Ich auch für die Zukunft auf Ihre bewährten Dienste rechne, spreche Ich Ihnen für Ihre umsichtigen und zielbewußten Bemühungen um die Ausgestaltung des staatlichen Eisenbahnwesens Meine volle Anerkennung und Meinen wärmsten Dank aus und verleihe Ihnen taxfrei Meinen Leopolds-Orden erster Klasse.

Wien, 15. November 1908.

Franz Joseph m. p.

Beck m. p."

Durch dieses gnädige Handschreiben sind von Allerhöchster Stelle die Verdienste und die Richtung derselben des scheidenden Ministers klar bezeichnet. Derschatta ist für alle Zeiten der Verstaatlichungsminister, derjenige, der dem österreichischen Staatsbahnwesen endgiltig zum vollen Durchbruche verholfen hat. Die vollzogene Verstaatlichung der Kaiser Ferdinand-Nordbahn und der Böhmische Nordbahn sowie der Abschluß der drei Verstaatlichungsverträge mit der Staats-Eisenbahn-Gesellschaft, Nordwestbahn und Südnord-Deutschen Verbindungsbahn sind seine großen, bedeutenden Erfolge. Wir hoffen mit dem kaiserlichen Handschreiben, daß Exzellenz v. Derschatta bei Wiederkehr normaler politischer Verhältnisse den eben verlassenen Posten wieder einnehmen und neue Erfolge erringen wird.

CHRONIK.

Die Amurbahn. In der Chronik der Nummer vom 1. Oktober 1908 wurde über die Ausgestaltung der sibirischen Eisenbahn berichtet. Seither hat der schon damals erwähnte Plan einer Eisenbahn längs des Amurs eine feste Gestalt angenommen. Die neue Eisenbahn in Sibirien wird nicht unmittelbar am Schilka und Amur entlang, sondern etwa 150 Werst nördlicher gebaut werden, wodurch zwar die Länge der Bahn um 170 Werst vergrößert, die Baukosten aber um 5 bis 6 Millionen Rubel verringert werden. Die Amurbahn wird in Nertschinsk nach Nordosten abbiegen und außer in ihrem Endpunkt Habarowsk nur noch an einer einzigen Stelle, bei Paschkowo an den Amur selbst herankommen, während der wichtige Ort Blagowestschensk durch eine Zweigbahn angeschlossen wird. Die Kosten der etwa 1884 Werst langen Bahn sind auf 171·6 Millionen Rubel veranschlagt. Die Duma hat in Ansehung der großen militärischen und wirtschaftlichen Bedeutung der neuen Strecke die hiefür nötigen Gelder genehmigt. Der Bau soll Ende 1912 beendet sein. Nach Vollendung des neuen Schienenweges nach Wladiwostok wird man darangehen, von Chabarowsk amurabwärts nach Nikolajewsk, dem zweitwichtigsten Stützpunkt der russischen Macht in Ostasien, eine Anschlußbahn zu bauen.

Betriebsergebnisse der Unterkrainer Bahnen im Jahre 1907. Nach dem Geschäftsberichte haben die Transporteinnahmen K 1,547.831 betragen, sohin im Vergleiche

Digitized by Google

mit dem Betriebsjahr 1906 eine Mehreinnahme von K 33.396 zu verzeichnen ist; hievon entfallen auf den Personenverkehr K 20.945, auf den Gepäckverkehr K 1143 und auf den Güterverkehr K 13.580, wogegen der Eilgutdienst einen Ausfall von K 2272 erlitten hat. Die sonstigen Einnahmen betrugen K 6381. Die Betriebsausgaben sind mit K897.896 gegen 1906 um K 131.983 gestiegen; diese bedeutende Steigerung der Ausgaben wurde durch die Lohnerhöhung, durch die Vermehrung der Kosten für den Zentraldienst der Staatsbahndirektion Villach (+ K 39.767) und insbesondere durch die dringend notwendig gewordene Umgestaltung des Oberbaues verursacht. Aus dem Reinerträgnisse von K 571.061 wurden für Verzinsung und Tilgung der Prioritäten K 510.899 und K 4 per Stammaktie (im ganzen K 124.000) an Dividenden gezahlt. Im Jahre 1907 wurden auf den Unterkrainer Bahnen 456.131 Personen und 290.166 *t* Güter befördert, wofür K 416.334 bezw. K 1,131.498 vereinnahmt wurden. Unter den beförderten Gütern nimmt Braunkohle mit 132.983 *t* (96.792 *t* im Jahre 1906) die erste Stelle ein.

Betriebsergebnisse der Vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahnen im Jahre 1907. Die Betriebseinnahmen der genannten Bahnen erreichten K 5,634.412 (+ K 389.984 gegen 1906), denen K 3,915.887 Betriebsausgaben gegenüberstehen, somit ein Überschuß von K 1,718.524 erzielt wurde. Den Prioritätsaktien wurde eine 6%ige, den Stammaktien eine 5%ige Dividende zuteil. Von den Betriebseinnahmen entfielen K 1,299.362 auf den Personen- und K 3,739.466 auf den Güterverkehr. Die verschiedenen Einnahmen betrugen K 595.593. Der Fahrpark bestand Ende 1907 aus 39 Lokomotiven, 41 Motorwagen mit 31 Motorbeiwagen, 50 Personen- und 2085 Güterwagen. Geleistet wurden: 1,184.160 Zugkilometer der Lokomotiven, 1,470.709 Zugkilometer der Motorwagen, beide Vehikel zusammen 332,189.400 Brutto-, 120,459.031 Nettotonnenkilometer und 55,265.128 Wagenachskilometer. Es wurden insgesamt 2,281.754 Personen und 1,070.071 *t* Güter aller Art befördert. Die Betriebslänge der Vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahnen betrug Ende 1907 390·5 *km*.

LITERATUR.

Eisenbahnrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen. Zeitschrift für Eisenbahnrecht. Herausgegeben von Geh. Regierungsrat Dr. Georg Eger. XXIV. Band. Heft 3 und 4, Breslau, J. U. Kerns Verlag.

Die vorliegenden Hefte enthalten 165 Entscheidungen (der ganze Band 329) verschiedener Gerichte der mitteleuropäischen Eisenbahnländer und acht zum Teil vortreffliche Abhandlungen. Es seien nur erwähnt: Dr. Max Reindl, Regierungsrat: „Haftung der Schlafwagengesellschaft für die von den Reisenden eingebrachten Sachen und für Personenbeschädigung und dazu die Entgegnung von Dr. L. Fuld." Dr. Wilhelm Boethke: „Die Frachtförderung der Eisenbahn im Lichte der Bürgerlichen Gesetzgebung." Dr. Th. Kittel: „Die Ansprüche der Reichspostverwaltung und ihrer Angestellten für Schäden aus Eisenbahnunfällen."

Ferner enthalten die Hefte zahlreiche Bücherbesprechungen und bibliographische Angaben über die das Eisenbahnrecht direkt und indirekt betreffende Literatur.

CLUB-NACHRICHTEN.

Bericht über die Clubversammlung am 17. November 1908. Der Vorsitzende, Exzellenz Dr. v. Wittek, eröffnet die Versammlung mit folgenden geschäftlichen Mitteilungen:

Am 24. d. M. findet vor Beginn des Vortrages die Verteilung der Diplome und silbernen Clubabzeichen an folgende Herren Clubmitglieder, welche 25 Jahre unserem Club angehören, statt:

Carl Baiersdorf v. Erdős, königl. ungar. Hofrat; Carl Gerstmayer, Inspektor der k. k. österr. Staatsbahnen i. P.; Emil Hauff, Inspektor der priv. österr.-ungar. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft; Carl Klaudy, Inspektor der k. k. österr. Staatsbahnen; Jacques Kowy, Oberinspektor der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft i. P.; Adam Guido Pastorelli, Direktor der Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft; Eduard Pichler Edler v. Deeben, k. k. Ministerialrat im Eisenbahnministerium; Ferdinand Schebesta, Zentralinspektor der k. k. Nordbahndirektion i. P.; Alois Stané, k. k. Sektionschef des Eisenbahnministeriums i. P.; Christian Uzel, Inspektor der k. k. Nordbahndirektion; Franz Wuschkan, Oberinspektor der k. k. österr. Staatsbahnen i. P.

Anschließend an diese intime Feierlichkeit wird Herr Dr. Siegmund Schilder, Schriftsteller und Sekretär des Österreichischen Orient-Vereines, einen Vortrag „Über große Zollgebiete" halten.

Heute hält Herr Dr. Egon Seefehlner, Direktor der A. E. G.-Union-Elektrizitäts-Gesellschaft, einen Vortrag über das Thema „Die elektrischen Bahnen Tirols" mit Lichtbildern.

Der Vortragende, lebhaft akklamiert, weist zunächst darauf hin, daß Tirol, das Land der Berge, verhältnismäßig wenig Bahnen habe. Im Jahre 1905 gab es dort insgesamt nur 1040 *km* Bahnen, d. i. pro 100 *km²* nur 3·58 *km* gegen 11·1 *km* in der Schweiz. Die zahlreichen Täler harren der Erschließung durch Lokalbahnen, und wenn auch in den letzten Jahren insgesamt 170 *km* elektrische Bahnen entstanden, bleibe für private Unternehmungslust und staatliche Fürsorge noch ein großes Arbeitsgebiet. Zu den einzelnen bestehenden Bahnen, welche im Jahre 1907 rund 3,000.000 Personen beförderten, übergehend, erwähnt der Vortragende zunächst die Mendel- und Stubaitalbahn und geht dann an der Hand von sehr gelungenen Lichtbildern näher auf die Verkehrszentren Innsbruck, Bozen und Trient ein. Besonderes Interesse weckten die Mitteilungen über die Hungerburgbahn, die Virglbahn, welche die steilste Seilbahn mit Personenbeförderung ist, und den Seilaufzug auf den Kohlern. Sehr eingehend beschäftigte sich Direktor Seefehlner mit der Rittnerbahn, auf welcher die Traktion über die 4 *km* lange Zahnradstrecke mittels Lokomotiven erfolgt. Nahezu horizontal verlauft die 16·5 *km* lange Taufererbahn, welche von dem Brunecker Elektrizitätswerk mit Drehstrom gespeist wird. Die an Ausdehnung bedeutendste elektrische Bahn ist derzeit noch im Bau und ist bestimmt, die 60 *km* lange Verbindung Trient—Malè herzustellen.

Der Vorsitzende dankt unter lebhaftem Beifall des Auditoriums dem Vortragenden für seine anregenden Mitteilungen und schließt hierauf die Sitzung.

Der Schriftführer: Dr. Leipen.

Der Niederösterreichische Gewerbe-Verein hat dem Club österreichischer Eisenbahnbeamten die Kündigung ab 1. Mai d. J. der bis nun innegehabten Clubräume zugeschickt. Ein Versuch unseres Präsidenten, den Niederösterreichischen Gewerbe-Verein zur Zurücknahme der Kündigung zu bewegen, war leider erfolglos und es ist daher der Club in die mißliche Lage versetzt, eine neue geeignete Unterkunft zu suchen. Am 13. und 17. d. M. fanden in dieser Angelegenheit Sitzungen des Ausschußrates statt. Ein engeres Komitee, dem die Herren Hofrat Proske, Sekretär Mansch, Oberingenieur Kriser und Dr. Leipen angehören, wurde mit der Aufgabe betraut, ein geeignetes Clublokal ausfindig zu machen.

Temporäre Einstellung einer Begünstigung.

Die Firma A. Gerngross, Wien, VII/2 Mariahilferstraße 42—48, Kirchengasse 2—4, teilt mit, daß in ihren Geschäfte ab 15. November die Weihnachts-Okkasions-Verkäufe begonnen haben und die den Clubmitgliedern gewährte prozentuelle Ermäßigung bis 31. Dezember a. c. außer Kraft tritt.

Samstag den 28. November, 8 Uhr abends, findet unter Beteiligung von Damen der zweite Vergnügungsabend der diesjährigen Saison statt. Hervorragende Kunstkräfte haben ihre Mitwirkung zugesagt.

Das Exkursions- und Geselligkeits-Komitee.

Montag den 30. November, abends ½6 Uhr, findet im Vortragssaale unter freundlicher Mitwirkung des Gesangvereines österreichischer Eisenbahnbeamten in Wien anläßlich des 60jährigen Regierungsjubiläums Seiner k. u. k. Apostolischen Majestät des Kaisers eine Festversammlung statt, zu welcher die Herren Mitglieder im Frack oder Gehrock zu erscheinen ersucht werden.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten.
Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hilscher.
Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

Niederschlesisch-österreichischer Kohlenverkehr.

Tarif vom 1. Oktober 1908.

Einführung neuer Frachtsätze für Branik-Hodkovička.

Mit Giltigkeit vom 1 Jänner 1909 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 1. Februar 1910 werden die im obgenannten Tarif für Branik-Hodkovička enthaltenen Frachtsätze um 50 Heller für 1000 *kg* erhöht.

K. k. priv. österreichische Nordwestbahn
auch namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.
(K. k. Nordbahndirektion.)

Schnellzugsverbindungen

von Wien nach Berlin und retour via Oderberg.

Schnellzüge Wien—Berlin.

Ab Wien (Nordbahnhof) . . .	*†7.50 früh	3.00 nachm.	*10.00 nachts
An Oderberg	12.09 nachm.	8.51 abends	2.55 früh
„ Breslau	3.10 „	11.40 nachts	5.50 „
„ Berlin (Schl.-Bhf.)	8.31 abends	5.08 früh	10.58 vorm.
Fahrdauer Wien—Berlin	12 St. 41 Min.	14 St. 08 Min.	12 St. 58 Min.

Schnellzüge Berlin—Wien.

Ab Berlin (Schl.-Bhf.)	*†8.52 früh	4.57 nachm.	*11.50 nachts
„ Breslau	2.15 nachm.	10.05 nachts	6.10 früh
„ Oderberg	5.16 „	1.18 „	10.16 vorm.
An Wien (Nordbahnhof) . . .	9.48 nachts	6.15 früh	3.35 nachm.
Fahrdauer Berlin—Wien	12 St. 56 Min.	13 St. 18 Min.	15 St. 45 Min.

Weitere Verbindungen nach und von Hamburg, Hannover, Bremen, Amsterdam, Rotterdam und London.

* Verkehr direkter, sehr bequemer Wagen I. und II. Klasse von Wien nach Berlin und retour.

† Speisewagen von Wien bis Berlin und retour.

Bei den Nachtschnellzügen verkehrt ein direkter Schlafwagen I. und II. Klasse.

Die offizielle Auskunft- und Fahrkartenausgabestelle in Berlin ist das „Amtliche Verkehrsbureau der k. k. österr. Staatsbahnen und des österr. Lloyd, Berlin, Unter den Linden 47" (Ecke Friedrichstraße).

Die kürzesten Schnellzugsverbindungen
von Wien (Nordbahnhof) nach Krakau und Lemberg

mit direkt verkehrenden, sehr bequemen, durch gedeckte Übergänge verbundenen Wagen I. und II. Klasse sind wie folgt hergestellt:

Ab Wien (Ndbhf.)	† 7.50 früh	‡*12.15 nachm.	* 8.00 abends	**10.00 nachts
An Krakau . . .	2.47 nachm.	8.18 abends	2.55 nachts	6.18 früh
„ Lemberg . . .	8.40 abends	2.30 nachts	8.55 früh	1.30 nachm.
Fahrd. Wien-Lemberg	12 St. 50 M.	14 St. 15 Min.	12 St. 55 Min.	15 St. 25 Min.
Ab Lemberg . .	†8.25 früh	‡*12.15 nachts	** 2.45 nachm.	*7.00 abends
„ Krakau . . .	2.31 nachm.	7.18 früh	9.54 nachts	12.52 nachts
An Wien (Ndbhf.)	9.48 nachts	3.35 nachm.	6.15 früh	8.02 früh
Fahrd. Lemberg-Wien	13 St. 23 M.	14 St. 60 Min.	15 St. 30 Min.	13 St. 02 Min.

Weitere Verbindungen via Lemberg nach und von Czernowitz, dann nach und von Podwoloczyska.

† Speisewagen verkehren von Wien nach Lemberg und retour.
* Schlafwagen I. und II. Klasse von Wien nach Lemberg und retour, sowie Speisewagen von und nach Rzeszów nach Czernowitz und retour.
** Verkehr eines Schlafwagens von Wien nach Podwoloczyska u. retour, ferner eines direkten Wagens I. und II. Klasse Prag—Podwoloczyska u. retour.
‡ Speisewagen von Wien nach Krakau und retour.
* Verkehr direkter Schlafwagen I. und II. Klasse von Krakau nach Lemberg bezw. Itzkany.

Giltig ab 1. Oktober 1908.

K. k. Österreichische Staatsbahnen.

Kürzeste Zugverbindungen:

Wien—Arlberg—Paris—Genf [illegible]

Wien—Pontafel—Venedig—Rom und Mailand—Genua. [illegible]

Wien—Lemberg—Odessa—Kiew und Czernowitz—Bukarest—Constanza—Constantinopel. [illegible]

Wien—Köln—Brüssel—London [illegible]

Wien—Prag [illegible]

Wien—Eger—(Leipzig)—Cassel—(Köln)—Aachen. [illegible]

Stadtbureau der k. k. österr. Staatsbahnen in Wien, I., Wallfischgasse 15.
Amtliches Verkehrsbureau der k. k. österr. Staatsbahnen in Berlin unter den Linden.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft

Winter 1908/9. **Schnellzugs-Verbindungen.** Winter 1908/9.

Giltig vom 1. Oktober 1908.

WIEN—ITALIEN

Über Cervignano — Über Cormons — Über Ala — Über Pontebba [illegible]

DEUTSCHLAND—ITALIEN — Über Ala [illegible]

BUDAPEST—ITALIEN — Über Cormons — Über Ala — Über Cervignano [illegible]

Gültig ab 1. Oktober 1908. K. k. Österreichische Staatsbahnen. **Winterdienst 1908/09.**

Kürzeste Zugsverbindungen

von **Wien, Prag** und **Karlsbad** nach
dem **Salzkammergut, Badgastein, Innsbruck** und **München, sowie umgekehrt.**

Wien Westbhf. ab	7.30 fr.	10.00 fr.	3.40 fr.	8.00 ab.	8.30 ab.	10.10 ab.
Prag K. F. J. B. „		7.30 fr.		5.00 fr.	5.00 fr.	
Karlsbad Z. D. „		8.01 [illegible]		9.30 fr.	9.30 fr.	
Linz . . . . „	11.20 fr.	1.33 ab.	7.40 ab.	10.41 ab.	11.58 ab.	3.13 fr.
Gmunden an	3.10	3.10	10.05		[illegible]	[illegible]
Bad Ischl „	4.30	4.20	11.10		7.01	7.01
Aussee „	5.40	5.00			[illegible]	[illegible]
Salzburg . . . „	2.02	4.10	11.14		2.45	6.45 fr.
Bad Reichenhall an	3.30	[illegible]	[illegible]			[illegible]
München „	5.41	7.50	6.05		[illegible]	[illegible]
Badgastein „	7.10	7.14	[illegible]	[illegible]		[illegible]
Innsbruck . . . . „	10.02	10.00	7.10	7.10		12.45

Innsbruck ab	3.30 fr.	6.10 ab.	6.30 ab.	10.05 ab.	7.10 fr.	7.10 fr.
Badgastein „	[illegible]	8.00	[illegible]		10.00	[illegible]
München „	[illegible]		[illegible]		[illegible]	[illegible]
Bad Reichenhall . „	[illegible]				12.00	2.00
Salzburg . . . „	9.23 fr.		1.20 fr.	6.73 fr.	1.05	2.35
Aussee „	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	2.30
Bad Ischl „	[illegible]		[illegible]	7.07	[illegible]	3.00
Gmunden „	[illegible]		[illegible]			
Linz . . . . . . an	12.53 fr.		3.50 fr.	9.03 fr.	3.20 fr.	5.23
Karlsbad Z. B. „			7.52		[illegible]	[illegible]
Prag K. F. J. B. „			11.20		[illegible]	
Wien Westbhf. „	6.00 fr.	6.30 fr.	7.30	12.55	7.15	9.20

[illegible]

Digitized by Google

Wilhelm Beck & Söhne

k. u. k. Hoflieferanten

FILIALEN: Lemberg, Innsbruck, Sarajevo.

Wien, VIII. Langegasse 1, Zentrale.

Uniformen, Uniformsorten

Kürschnerwaren und Kappen

für Eisenbahnen. 651

Stefan v. Götz & Söhne

Wien und Budapest

Wien	Budapest
XX/1. Bez., Gießmanngasse 2.	b. Ganz & Co., Steinbrucherstr.
XX/1. Nordwestbahnstraße 53.	

Eisenbahn-Sicherungsanlagen

Bahnschranken mit und ohne Vorläutesicherung,

Zentralweichenstellungen

Signalanlagen, Industriegeleisesicherungen, Geleisesperrbäume, Wechselsperren, Sperrschuhe, Sicherungs- und Signaleinrichtungen aller Art für Eisenbahnen und Ausrüstung hiezu.

Rein pneumatische Niederdruck-Weichen und Signalstellung nach den Patenten der General Railway Signal Co., Buffalo und Rochester U.S.A. und der British Pneumatic Railway Signal Co., Ltd. London.

Werkzeuge und Gebrauchsartikel

für den

Bahnbau, Bahnerhaltungs-

und

Betriebsdienst

Berg- und Hüttenwesen

Bremsschuhe, Waggonschieber etc. Patent Büßing

Bremsschlitten Patent Schön.

Seuthe'sche Knall- und Lichtsignale

Telegramm-Adresse: Bahngötz Wien Telephon.

A B C[te]-Code fünfte Ausgabe in Verwendung.

Telephon 21682 und 21683 interurban. 637

RUNDSCHAU FÜR TECHNIK UND WIRTSCHAFT

ZENTRALORGAN FÜR DIE FORTSCHRITTE DER INDUSTRIE, VERKEHRS-TECHNIK, FÜR SOCIALPOLITIK, VOLKSWIRTSCHAFT u. VERWALTUNG

HERAUSGEBER DIPL.-ING. ALFRED BIRK, EISENBAHNOBERING. a. D., O. Ö. PROF. a. d. K. K. DEUTSCHEN TECHN. HOCHSCHULE IN PRAG

VERLAG VON A. HAASE, PRAG I, ANNAHOF. POSTSPARKASSENKONTO 50.308 TELEPHON 308

Alleinige Anzeigen-Aufnahme

M. Pozsonyi, Wien,

IX. Hörlgasse 5.

Um meine Waschmaschinen à 24 Kronen

mit einem Schlage überall einzuführen, habe ich mich entschlossen, dieselben zu obigem billigen En gros-Preis *ohne Nachnahme zur Probe* zu senden! Kein Kaufzwang! *Ziel 3 Monate!* Durch Seifenersparnis verdient sich die Maschine in kurzer Zeit! Leichte Handhabung! Leistet mehr wie eine Maschine zu 70 Kronen! Die Maschine ist aus Holz, nicht aus Blech und ist unverwüstlich! Größte Arbeitserleichterung! Schont die Wäsche wie bei der Handarbeit! Schreiben Sie sofort an:

Paul Alfred Goebel, Innsbruck.

Vertreter auch zu gelegentlichem Verkauf überall gesucht.

Bitte nicht zu vergessen, die Bahnstation anzugeben, nach welcher die Maschine geschickt werden soll.

Österreichische

Siemens-Schuckert-Werke

Wien, XX/2. Engerthstraße 150.

Elektrische Beleuchtung 698

Elektrische Kraftübertragung

Elektrische Bahnen

Dynamomaschinen	Elektromotoren
Schaltapparate	Zähler
Installationsmaterial.	Bogenlampen.

Installationsbureau: VI/1 Mariahilferstraße Nr. 7.

Kraluper Mineralöl-Raffinerie

690

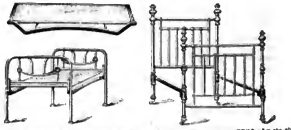
PRAG liefert helle und dunkle Zylinderöle für Normal- und Heißdampf, helle und dunkle Maschinenöle, Wagenachsenöle, Petroleum, Benzin, Fette etc. etc.

HUTTER & SCHRANTZ A.-G.

SIEBWAREN- u. FILZTUCHFABRIKEN.

K. u. K. HOF- LIEFERANTEN

Wien, VI. Windmühlgasse Nr. 20



empfehlen: **Stahldraht-Matratzen, Eisen- und Messing-Möbeln** etc. etc. in vorzüglichster Ausführung zu sehr mäßigen Preisen.

Illustrierte Kataloge gratis und franko.

Darlehen!

Allgemeine Cautionsbank Aktiengesellschaft

General-Repräsentanz für Österreich:

WIEN, IV. Technikerstraße Nr. 5.

Die Allgemeine Cautionsbank gewährt an **Eisenbahnbeamte** Darlehen gegen Gehaltsvormerkung zu außerordentlich günstigen Bedingungen, u. zw.: 1. Die Bank fordert an Darlehenszinsen pro anno 6½%; selbstredend immer von der verbleibenden Restschuld. 2. Der Darlehenswerber hat sich hinsichtlich seines Gesundheitszustandes einer ärztlichen Untersuchung zu unterziehen. Die übliche teure Lebensversicherung wird jedoch nicht verlangt. Für den Fall des Ablebens des Darlehenswerbers erlischt die restierende Schuld, so daß den Erben keinerlei Verpflichtung auferlegt bleibt. Für diesen seitens der Bank gebotenen Vorteil ist alljährlich ein mäßiges Schadendeckungsentgelt, dessen Höhe sich nach dem Alter des Darlehenswerbers richtet, immer nur von der verbleibenden Restschuld zu bezahlen. 3. Die übliche Stellung der Bürgen kann gegen eine einmal zu entrichtende mäßige Zahlung unterbleiben. (5 Perzent der Darlehenssumme.) 4. Bei der Erteilung des Darlehens werden als einmalige Kosten die Barauslagen und 1 Perzent Bankprovision in Abrechnung gebracht.

Zu weiteren Informationen ist die Bank jederzeit bereit und stehen Antragsformulare zur Verfügung. 201

Für den Inseratenteil verantwortlich Annoncen-Expedition M. Pozsonyi, Wien, IX. Hörlgasse 5.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten. — Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hilscher. — Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

University Library JAN 2

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

Redaktion und Administration:
WIEN, I. Eschenbachgasse 11.
Telephon Nr. 855.
Postsparkassen-Konto der Administration: Nr. 806.246.
Postsparkassen-Konto des Club: Nr. 850.698.
Beiträge werden nach dem vom Redaktions-Komitee festgesetzten Tarife honoriert.
Manuskripte werden nicht zurückgestellt.

ORGAN
des
Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

Erscheint von April bis Oktober am 1. und 15. jedes Monates
von November bis März jeden Montag.

Abonnement inkl. Postversendung
in Österreich-Ungarn:
Ganzjährig K 10. Halbjährig K 5.
Für das Deutsche Reich:
Ganzjährig Mk. 12. Halbjährig Mk. 6.
Im übrigen Auslande:
Ganzjährig Fr. 20. Halbjährig Fr. 10.
Bezugsstelle für den Buchhandel:
Spielhagen & Schurich in Wien.
Einzelne Nummern 30 Heller.
Offene Reklamationen portofrei.

Nº 31. | Wien, den 30. November 1908. | XXXI. Jahrgang.

Putzwolle

kardiert in Strähnen,
offeriert in allen erdenklichen Qualitäten die

Erste österr. mechanische Putzwollfabrik
RUDOLF LÖWI
Wien, II. Engerthstraße 173—175.
Erstes und größtes Etablissement dieser Art, dessen Inhaber die kardierte Putzwolle vor 13 Jahren in Österreich mit größtem Erfolge einführte.
Monatliches Fabrikat über 100.000 Kilogramm.



PRÄZISIONS-UHREN
sowie alle anderen erdenklichen Sorten Echte Glashütte, Omega, Badollett, Schaffhausen usw.
Jede Uhr ist mit Fabrikszertifikat und 5jähriger Garantie versehen.
Hunderte Anerkennungsschreiben
EUGEN DOLLINGER, Uhrmacher,
Wien, IV. Favoritenstraße Nr. 22
Bei Barzahlungen 10 Prozent.
Illustrierte Preisliste gratis und franko.

Leopolder & Sohn
Wien, III/1 Erdbergstraße 52.
Leipzig-Schleussig, Seumestraße 86.
Fabrik für Telegraphen-Apparate, Telephone und Telephon - Zentral - Umschalter, elektrische Stations-Deckungssignale und Bahnwächter-Läutewerke für Eisenbahnen, Telegraphen - Batterien und Leitungsmaterialien, Wassermesser eigenen Patentes für städtische Wasserwerke, Bierbrauereien und Maschinenfabriken. 690
Alle Telephon- und Telegraphen-Einrichtungen werden prompt ausgeführt und Voranschläge **kostenfrei** ausgearbeitet.

Stefan v. Götz & Söhne
Wien und Budapest
Wien
XX/1. Bez., Gießmanngasse 2.
XX/1. Nordwestbahnstraße 53.
Budapest
b. Ganz & Co., Steinbrucherstr.

Eisenbahn-Sicherungsanlagen
Bahnschranken mit und ohne Vorläutesicherung,
Zentralweichenstellungen
Signalanlagen, Industriegeleisesicherungen, Geleisesperrbäume, Wechselsperren, Sperrschuhe, Sicherungs- und Signaleinrichtungen aller Art für Eisenbahnen und Ausrüstung hiezu.
Rein pneumatische Niederdruck-Weichen und Signalstellung nach den Patenten der General Railway Signal Co., Buffalo und Rochester U.S.A. und der British Pneumatic Railway Signal Co. Ltd. London.
Werkzeuge und Gebrauchsartikel
für den
Bahnbau, Bahnerhaltungs-
und
Betriebsdienst
Berg- und Hüttenwesen
Bremsschuhe, Waggonschieber etc. Patent Büßing
Bremsschlitten Patent Schön.
Seuthe'sche Knall- und Lichtsignale
Telegramm-Adresse: Bahngötz Wien Telephon.
„A B C"-Code fünfte Ausgabe in Verwendung.
Telephon 21682 und 21683 interurban. 687

Klingers Reflexions-Wasserstands-Anzeiger



Über
200.000 Stück
in allen Industriestaaten der Welt im Betriebe.
Vorteile:
Wasserstand schwarz,
Dampfraum silberglänzend,
Rasches Erkennen des Wasserstandes,
Größte Betriebssicherheit,
Schutzgläser absolut überflüssig,
Täuschungen über den Stand des Wassers im Kessel ausgeschlossen.
Vollster Schutz gegen Explosionen wegen Wassermangel!



Kein Kessel sollte ohne diese Apparate in Verwendung stehen.
Gumpoldskirchner Maschinen- und Metallwaren-Fabrik
Rich. Klinger
GUMPOLDSKIRCHEN bei Wien. 687

Digitized by Google

Garvens-Werke

WIEN

II. Handelskai 130

fabrizieren und halten große Lager von:

Pumpen aller Art:

Baupumpen
Stationsbrunnenpumpen
Expreßpumpen f. große Förderhöhen
Pumpen für Villen und Wohnhäuser und Fabriksanlagen
Pumpen für Haus- u. Wasserleitungen.

Waagen für jeden Zweck:

Stationsbrückenwaagen
Kohlenwaagen
Magazinswaagen. 647

Kataloge u. Kostenvoranschläge auf Verlangen portofrei und kostenlos.

Winter 1908/9 — K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft — Winter 1908/9

Reiseverbindungen zwischen Wien, den Alpenländern, Italien und Ungarn.

Giltig vom 1. Oktober 1908

[illegible]

K. k. priv. **Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt**

Errichtet im Jahre 1825. **Wien, I. Wollzeile 39.**

Die Anstalt versichert: a) Gebäude samt deren Zubehör,
b) Mobilien aller Art 613
c) Bodenerzeugnisse gegen Hagelschlag.

Reservefond d. Anst.: K 8,876.191·17 Ges.-Versicherungssumme K 2.408,808.638
Anzahl der Mitglieder: 159.054.

Winter 1908/9 — K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft — Winter 1908/9

Schnellzugs-Verbindungen.

Giltig vom 1. Oktober 1908.

WIEN—ITALIEN

über Cervignano — über Cormons — über Ala — über Pontafel

[illegible]

DEUTSCHLAND—ITALIEN — über Ala

BUDAPEST—ITALIEN — über Cormons — über Ala — über Cervignano

[illegible]

Giltig ab 1. Oktober 1908.

K. k. Österreichische Staatsbahnen.

Kürzeste Zugverbindungen:

Wien—Arlberg—Paris—Genf.

[illegible]

Wien—Pontafel—Venedig—Rom und Mailand—Genua.

[illegible]

Wien—Lemberg—Odessa—Kiew und Czernowitz—Bukarest—Constanza—Constantinopel.

[illegible]

Wien—Köln—Brüssel—London.

[illegible]

Wien—Prag

[illegible]

Wien—Eger—(Leipzig)—Cassel—(Köln)—Aachen.

[illegible]

Stadtbureau der k. k. österr. Staatsbahnen in Wien, I., Wallfischgasse 15.
Amtliches Verkehrsbureau der k. k. österr. Staatsbahnen in Berlin unter den Linden.

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ORGAN

des

Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

№ 31. Wien, den 30. November 1908. XXXI. Jahrgang.

Clubveranstaltungen im Monate Dezember 1908.

15. Dezember 1908, Vortrag des Herrn Felix Leibinger, Prokurist der Firma Fruhwirth & Co. über: „*Eine Reise von Korfu nach Dalmatien*“ mit Lichtbildern. Zu diesem Vortrag haben auch Damen Zutritt.

28. Dezember 1908, *Silvesterfeier* unter Beteiligung von Damen.

Zum Kaiserjubiläum.

Österreichs Völker begehen am 2. Dezember d. J. eine nach der hohen Bedeutung des Anlasses und vermöge seines mächtigen Eindruckes auf die Gemüter wohl einzig dastehende Jubelfeier: Das sechzigjährige Regierungsjubiläum ihres geliebten Monarchen, Seiner Majestät unseres allergnädigsten Kaisers und Herrn.

In den gesamten Ländergebieten der Monarchie und außerhalb derselben überall, wo immer unsere Landsleute und Reichsgenossen zusammenwohnen, wird diese Feier unter sympathischer Teilnahme des befreundeten Auslandes mit patriotischer Begeisterung begangen werden. Sie wird nicht nur die jedem echten Österreicher angeborenen Gefühle der Heimatsliebe und Kaisertreue bekunden, sondern in noch höherem Grade die einmütig empfundene persönliche innige Verehrung und ehrerbietige Anhänglichkeit zum Ausdruck bringen, mit der die Herzen von Millionen treuer Untertanen Seiner Majestät dem allgeliebten Kaiser Franz Joseph ergeben sind.

Die Völker des Reiches blicken zu Ihm, dem milden, weisen, gütigen Herrscher, der ihnen allen Seine wohlwollende, landesväterliche Zuneigung und Fürsorge widmet, mit dem Gefühle tiefster Dankbarkeit empor. Sie empfinden dankerfüllt die Segnungen, die ihnen seit zwei Menschenaltern durch das Wirken eines Monarchen zuteil geworden sind, der schlicht, edel und selbstlos ein unerreichtes Vorbild idealer Auffassung des Herrscherberufes im Sinne opfermutiger Pflichterfüllung verkörpert.

Mit inniger Rührung wird es erkannt und gewürdigt, wie, dank dem hingebungsvollen unermüdlichen Walten Seiner Majestät des Kaisers trotz der schwersten Hemmnisse und Schicksalsschläge die Neugestaltung des Reiches zum modernen, den vorgeschrittenen Nachbarländern ebenbürtigen Staatswesen durchgeführt, die verfassungsmäßigen Rechte der Staatsbürger in ausgedehntestem Maße erweitert und die Grundlagen fortschreitender geistiger und materieller Wohlfahrt geschaffen wurden, deren die Monarchie sich heute in hohem Maße erfreut.

Nicht zuletzt steht unter diesen Grundlagen das heimische Eisenbahnwesen, dessen Entwicklung in der angelegentlichen huldvollen Fürsorge, die Seine Majestät diesem Dienstzweige von Anbeginn zuzuwenden geruhte, ihre kräftigste, nie versagende Stütze gefunden hat. Unter dem mächtigen Schutze des Kaisers ist das österreichische Eisenbahnwesen — dieser wichtigste Dienstzweig des öffentlichen Verkehrs — zu der großartigen Institution herangereift, die heute durch ihre Leistungen befähigt ist, das blühende Gedeihen der produktiven Tätigkeit in Handel und Industrie, Gewerbe und Landwirtschaft wirksam zu unterstützen.

Das Machtwort des Kaisers hat den Anstoß zum Entstehen der vielbewunderten Schienenwege gegeben, mit deren Ausführung Österreich sich wiederholt an die Spitze des eisenbahntechnischen Fortschrittes gestellt hat. Im dankbaren Gedächtnis unseres Berufskreises lebt die Erinnerung an das besonders gnädige Wohlwollen fort, mit dem Seine Majestät stets die epochalen Schöpfungen auf diesem Gebiete zu verfolgen und verdienstliche Leistungen im Fache überhaupt anzuerkennen geruhte.

Ihm, dem erhabenen Obersten Schutzherrn und Förderer des heimischen Eisenbahnwesens, bringt daher zur bevorstehenden Jubiläumsfeier auch unsere Vereinigung, die Angehörige der verschiedensten Dienstzweige und Rangstufen des Eisenbahnbeamtenstandes zu ihren Mitgliedern zählt, in unverbrüchlicher Treue

Digitized by Google

und tiefempfundener Dankbarkeit ihre ehrerbietigste begeisterte Huldigung dar.

Der Club österreichischer Eisenbahnbeamten gibt, seinen Traditionen getreu, dem einmütigen Gefühle seiner Mitglieder Ausdruck in dem innigen Segenswunsche:

Möge es dem Allmächtigen gefallen, Seine Majestät unsern geliebten Kaiser noch lange, lange Jahre in voller Gesundheit und Tatkraft zu erhalten!

Möge Seiner Majestät in fernerem segensreichem Walten das vollste ungetrübte Glück beschieden sein, wie es die dankbare Liebe Seiner treuen Untertanen für Ihn, den edlen ritterlichen Fürsten, aus tiefstem Herzensgrunde vom Himmel erfleht!

Möge es Seiner Majestät unserem allergnädigsten Kaiser und Herrn gegönnt sein, aus diesem einträchtigen Gefühle der Völker die Erfüllung Seines Herzenswunsches erblühen zu sehen: Die dauernde Gewährleistung innerer friedlicher Entwicklung zum Heile des gesamten Reiches, zum Wohle aller seiner Bürger!

Dr. Ritter v. Forster, der neue Leiter des k. k. Eisenbahnministeriums.

Mit Allerhöchstem Handschreiben vom 15. d. wurde der k. k. Sektionschef des k. k. Eisenbahnministeriums Dr. Zdenko Ritter v. Forster zum Leiter dieses Ministeriums ernannt.

Dr. R. v. Forster ist 1860 geboren, steht seit 1881 im Staatsdienste, seit 1884 speziell im Eisenbahndienste, anfänglich im Handelsministerium, seit 1896 im Eisenbahnministerium. Als Leiter des Präsidialbureaus wurde er zum k. k. Ministerialrat, sodann 1905 zum Sektionschef ernannt. Am 13. d. M. wurde ihm, wie wir schon mitteilten, der Orden der Eisernen Krone zweiter Klasse verliehen.

Die Leitung des Eisenbahnministeriums wurde durch seine Ernennung zum Leiter in die feste, zielbewußte Hand eines gründlichen Kenners unserer Eisenbahnpolitik, Gesetzgebung und Verwaltung gelegt. Der Club österreichischer Eisenbahn-Beamten begrüßt ihn in dieser seiner neuen Eigenschaft auf das wärmste und erhofft von ihm ebenfalls jene Förderung zu erfahren, die alle seine Vorgänger ihm zugewendet haben.

Kaiserjubiläums-Marktfest.

Das wiederholt angekündigte Fest fand programmgemäß am 20. und 21. November 1908 in den Sophiensälen statt mit einem Erfolge, der nicht mehr zu überbieten ist. Gesellschaftlich ein Ereignis ersten Ranges durch die Vereinigung der ersten Kreise der Wiener Gesellschaft und finanziell durch das erzielte sehr hohe Erträgnis, das den Ärmsten der Armen, mutterlosen Eisenbahnbediensteten zugute kommen wird.

Der Saal erstrahlte in einem Meer von Licht. Die Damen in den Zelten bildeten eine Schönheitskonkurrenz erlesener Art. Die bunten Zelte mit ihrem farbenreichen Inhalt waren beständig dicht umlagert und in den ersten Abendstunden hieß das Losungswort bei den meisten „Ausverkauft!" Im Teeempfangssalon, der in einem geradezu prachtvollen Rahmen an der Stirnseite des Saales errichtet war, wirkten als Leiterinnen Exzellenz Frau Flora v. Derschatta, die Präsidentin des Festes, und Dina Baronin Buschman. Die Seiten des Saales, die Seitengänge und teilweise auch die Galerien waren dicht von Verkaufszelten besetzt, in denen Damen der Gesellschaft als Verkäuferinnen fungierten. Lebhaftes Interesse erregte das Zelt der galizischen Industrie, das Marie Fürstin Lubomirska leitete. Dem Delikatessenzelte, das sich großen Zuspruches erfreute, stand Exzellenz Mathilde Sieghart vor. Im Champagnerpavillon wirkten Exzellenz Josefine Ebenhoch und Frau Joszie Lechner. An der Spitze der Lebkuchenzelte und des Metausschankes stand Fräulein Irma von Wittek. Den Glückshafen leitete Frau Baronin Anna Odelga das Zelt mit Tiroler Spezialitäten Frau Frieda Etmayer. Um den Verkauf der böhmischen Hausindustrie bemühten sich die Zeltleiterinnen Frau Fanny Marek und Frau Marie Luise Karasek. Ein gelungenes Zelt, „Zum Stephansturm", leiteten Frau Sina Khittel und Frau Stephanie Schmitz, Papierwaren verkauften Frau Anna v. Foregger und Frau Helene v. Ruston. In dem Zelte der Frau Baronin Marie Habrda und der Frau Hofrat Amalie Oser wurden entzückende Spielereien und Christbaumschmuck feilgeboten. Die Leitung des Kunstsalons hatten Exzellenz Elise Dittrich und Frau Helene Bogdan in Händen. Die Bodega unter Leitung der Frau Julczi Allmeder, das bosnische Kaffeehaus, dem Frau Sektionschef Marga v. Horowitz vorstand, und das Blumenzelt der Frau Kommerzialrat Schrantz boten das Beste und Schönste. Den Zigarren- und Zeitungsverschleiß leitete Frau Marta Beyer in umsichtigster Weise, unterstützt von Frau Türk-Leuthold, Frau Berta Launer und Frau Ilona Pataki. Große Anziehungskraft übte das Perronbüfett der Frau Vilma Schwager aus. Eine große Schar jugendlicher Barmädchen standen ihr hilfreich zur Seite. Die Pilsener Bierwirtschaft leitete Frau Hofrat Ernstine Strzizek, die Wiener Bierwirtschaft Frau Ida Brüch, die Kunstschau Frau Natalie Felleitner, die Heurigenschenke Frau Lola Godlewski und Frau Paula Pokorny.

Am ersten Tage, wenige Minuten nach 8 Uhr, erschienen Erzherzog Leopold Salvator und Erzherzogin Blanka in Begleitung des Kammervorstehers Prinzen Lobkowitz und der Hofdame Gräfin Alberti. Sie wurden im Vestibül vom Ehrenpräsidenten Dr. Julius v. Derschatta und dem Leiter des Eisenbahnministeriums Sektionschef Dr. v. Forster empfangen. Unter den Klängen der Volkshymne betrat das erzherzogliche Paar den Saal, wo sie die Präsidentin Frau Flora v. Derschatta begrüßte und dann, nachdem der Erzherzogin von Frau Kommerzialrat Alfred Schrantz, der Leiterin des Blumensalons, ein Rosenbukett überreicht worden war, auf die Estrade geleitete, wo die Vorstellung einer großen Reihe von Damen und Herren erfolgte, insbesondere jener des Komitees, Sektionschef Dr. Röll, Hofsekretär Dr. Eisl, der unermüdliche Hauptarrangeur des Festes, Oberinspektor Neblinger, Karl Graf Berchtold, Regierungsrat Pacholik und Ober-Ingenieur Hartinger, nach dessen Plänen die prachtvolle dekorative Ausschmückung des Saales geschaffen wurde, Moriz Hartinger, Ministerialsekretär Doktor v. Schlieck und Dr. V. Hiller.

Nach dem Cercle unternahme das erzherzogliche Paar einen Rundgang durch die Säle, bei dem die Leiterinnen der einzelnen Pavillons vorgestellt wurden. Im kleinen Saale wohnte das erzherzogliche Paar Kabarettvorträgen des Herrn Max Tautenhayn und der Damen Mela Mars (von der „Hölle") sowie Mimi Marlow (von der „Fledermaus") bei, die sich ebenso wie das Hallodriquartett des lebhaften Beifalls der Gäste erfreuten. Dann wurde das Theater besucht, in dem eine „Don Carlos"-Parodie in ergötzlicher Weise durch Fräulein Kronau und die Herren Holly, Dr. Egon Friedell Metzl und Godlewski, der in einer stummen Rolle große Heiterkeit hervorrief, zur Aufführung gelangte. Um $\frac{3}{4}$10 Uhr verließ der Erzherzog mit seiner Gemahlin das Fest.

Digitized by Google

Auch am zweiten Tage waren die Säle ununterbrochen von einer lebhaften, eleganten, dichtgedrängten Menge erfüllt. Die Auffahrt war eine derartige, daß man glauben konnte, es finde eine Metternich-Redoute statt. Unter den Besuchern des Marktfestes befanden sich: Der Minister des Innern Dr. Ritter v. Haerdtl, die Minister a. D. Dr. v. Derschatta, Praschek und v. Wittek, der Leiter des Arbeitsministerium Dr. Graf Wickenburg, die Herrenhausmitglieder Baron Chlumecky und Sektionschef Dr. Exner, die Sektionschefs v. Horowitz, Dr. Ritter v. Frieß und Gemahlin, der Direktor der Nordbahn Sektionschef Dr. Freiherr v. Banhans, die Sektionschefs Millemoth, Tucek, Dr. Röll, Baron Odelga und Ritter v. Roza, die Staatsbahndirektoren und Hofräte Strzizek (Pilsen), v. Drahtschmidt (Innsbruck), Amberg (Olmütz), Hofrat Dr. Werner, die Ministerialräte Koß, Ritter v. Förster, vom Präsidium des Eisenbahnministerium Ministerialrat Dr. Geutebrück und Ministerialsekretär Dr. Pesta, ferner die Sektionsräte Dr. v. Schindler und Baron Schmidt-Gasteiger, Gaber und Dr. Krasny, Obersanitätsrat Dr. Britto, von Militärs FZM. Ritter v. Merkl, FML. Ritter von Meixner, General v. Nicoladoni, Flügeladjutant Major Graf Hoyos und Gemahlin, Hofwirtschaftsdirektor von Prileszky und viele, viele andere, so daß es uns unmöglich ist, eine auch nur halbwegs vollständige Liste zu bringen. Die Präsidentin des Festes, Frau Flora v. Derschatta, das Komitee sowie alle Teilnehmer können mit dem Erfolge des Festes in jeder Beziehung zufrieden sein.

Wilhelm v. Nördling.

Am 6. November 1908 ist in Paris der ehemalige Generaldirektor des österreichischen Eisenbahnwesens, Wilhelm von Nördling im hohen Alter von 80 Jahren verschieden.

Nördling war von Geburt ein Badenser, er beendigte seine technischen Studien in Karlsruhe und trat sodann in die Dienste der französischen Orleansbahn. Von dem Minister Ignaz v. Plener wurde er im Jahre 1870 als Hofrat in das k. k. Handelsministerium berufen, in welcher Eigenschaft er sich als Konsulent für die Banangelegenheiten intensiv betätigte, eine Aufgabe, die ihm bei dem damaligen Widerstande gewisser parlamentarischer und finanzieller Kreise höchst schwierig wurde und auch undankbar war, so daß er nach Ablauf seiner vertragsmäßigen Frist 1872 seine Entlassung nahm und als Generaldirektor der Theißbahn eintrat, in welcher Stellung er bis März 1875 verblieb.

Minister Freiherr v. Chlumecky berief ihn abermals in das Handelsministerium, und zwar in der neu geschaffenen Stellung eines Generaldirektors des österreichischen Eisenbahnwesens, welchen Posten er bis 1879 bekleidete, um sodann in den bleibenden Ruhestand zu treten.

W. v. Nördling war ein ausgezeichneter Ingenieur von hervorragender theoretischer und praktischer Begabung; er war ein Gegner des Systems der Verstaatlichung und führte eine eigene Abteilung bei der k. k. Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen für das Garantierechnungswesen der Privatbahnen ein. Die von ihm aufgestellte Theorie des kommerziellen Wertes der Eisenbahnen, welche er mit seiner ihm eigenen Beharrlichkeit auf die Erwerbung von Bahnen in Österreich übertragen wollte, zog ihm eine neue Gegnerschaft zu. In einer Broschüre bekämpfte er das von der Regierung im Abgeordnetenhause vertretene Staatsbahnprinzip.

Über die Frage des Baues der Arlbergbahn ist v. Nördling gefallen. In Wort und Schrift*) verteidigte er das Projekt eines hochliegenden, 7 *km* langen, eingeleisigen Tunnels im veranschlagten Betrage von fl. 8,740.000, einerseits aus Ersparungsrücksichten, andererseits zur Verkürzung der Bauzeit, die mit 4½ Jahren in Aussicht genommen war. Hinsichtlich der technischen Ausführung entspann sich ein mehrjähriger Streit mit anderen Fachmännern.

Das vom Ingenieur- und Architekten-Verein eingesetzte Komitee für das Studium dieser Frage*), befürwortete mit Rücksicht auf die Bedeutung der Bahn sowie aus Betriebssicherheitsrücksichten das Projekt für einen tiefer liegenden, zweigeleisigen, 10·27 *km* langen Tunnel mit einem Kostenaufwande von fl. 12,200.000 bei einer sechsjährigen Bauzeit.

Als dem Abgeordnetenhause 1875 die Arlbergvorlage unterbreitet wurde, verteidigte v. Nördling sein Projekt mit großer Hartnäckigkeit. Der Handelsminister Freiherr von Korb-Weidenheim ließ das vorhandene Material sowie die Vorlage von einer Enquete von Fachmännern überprüfen, welche sich mit überwiegender Mehrheit gegen das eingeleisige Projekt aussprach. Da der Minister Freiherr v. Korb sich den Anschauungen der Enquete angeschlossen hatte, gestaltete sich die Stellung v. Nördlings unhaltbar und er gab aus diesem Anlasse seine Demission. Er übersiedelte dann nach Paris.

W. v. Nördling war, von dem besten Willen beseelt, unzweifelhaft ein ausgezeichneter Eisenbahntechniker von großer Sachkenntnis; alle, die ihn kannten, wissen dies zu würdigen. Er war ein Freund der Techniker und wir wissen auch die Anhänglichkeit an unseren Club zu schätzen, dem er auch in der Ferne treue Mitgliedschaft bewahrt hat.

*) „Die Alternativtrassen der Arlbergbahn". Wien, 1879. Verlag von R. v. Waldheim. „Die Arlbergbahn und die Frage der Stellung der Techniker im staatlichen und socialen Leben." Wien, 1880. Hartlebens Verlag.

*) „Die Alternativtrassen der Arlbergbahn und die Broschüre des Herrn W. v. Nördling." Wien, 1880. Verlag von Faesy & Frick.

Übereinkommen**),

abgeschlossen zu Wien am 21. Oktober 1908 zwischen dem k. k. Eisenbahnministerium und dem k. k. Finanzministerium im Namen der k. k. Regierung einerseits und der privilegierten österreichisch-ungarischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft andrerseits, betreffend die Erwerbung der österreichischen Eisenbahnlinien sowie einiger Bestandteile des sonstigen Vermögens dieser Gesellschaft durch den Staat.

§ 1.

Mit Rückwirkung auf den 1. Jänner 1908 überträgt die privilegierte österreichisch-ungarische Staats-Eisenbahn-Gesellschaft an die k. k. Staatsverwaltung und übernimmt die letztere.

1. das Eigentum sämtlicher der Gesellschaft seinerzeit vom Staate überlassenen oder später konzessionierten, wie auch sonst von der Gesellschaft erworbenen, im Eisenbahnbuche der k. k. Landesgerichte in Wien, Prag und Brünn eingetragenen österreichischen Bahnlinien in jenem Umfange und in jener Beschaffenheit, in welchem bezw. in welcher die privilegierte österreichisch-ungarische Staats-Eisenbahn-Gesellschaft dieselben am 31. Dezember 1907 besessen oder zu besitzen das Recht gehabt hat, mit alleiniger Ausnahme der Parzellen Nr. 135/24 und Nr. 135/25 der Katastralgemeinde Wien, X. Bez. (Favoriten);

2. sämtliche im Eigentume der privilegierten österreichisch-ungarischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft stehenden, an die gesellschaftlichen Bahnlinien und an die Linie der Zwolenoves-Smečnaer Eisenbahn-Aktiengesellschaft anschließenden Schleppbahnen mit der Maßgabe, daß die außerhalb der Bahngrenze gelegenen Schleppgeleise der gesellschaftlichen Maschinenfabrik in Wien, ferner die von der Schleppbahn zum Theodor-

**) Infolge seiner Wichtigkeit veröffentlichen wir dieses höchst interessante Dokument im Wortlaute. (Die Red.)

Digitized by Google

schachte des Kohlenwerkes in Brandeisl abzweigenden, außerhalb der Bahngrenze gelegenen Schleppgeleise zur Brikettfabrik und deren Oberbau innerhalb der Bahngrenze im Eigentume der privilegierten österreichisch-ungarischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft verbleiben und von dem auf dem Grunde des Kohlenwerkes in Brandeisl gelegenen Schleppgeleisen lediglich der Oberbau an die k. k. Staatsverwaltung übergeht;

3. die Geleise und sonstigen Anlagen in den Anschlußstationen, ferner das gesamte unbewegliche und bewegliche Zugehör der Bahnlinien mit Einschluß des gesellschaftlichen Fahrparkes, der Reserve- und Inventarstücke, Verbrauchsmaterialien und Vorräte aller Art;

4. die gesamten, nicht in das Eisenbahnbuch eingetragenen in Österreich gelegenen Grundstücke und Bauwerke der Gesellschaft mit alleiniger Ausnahme

a) der gesellschaftlichen Kohlenwerke und industriellen Anlagen in Böhmen nebst allen zu denselben gehörigen Objekten, Grundstücken und allem wie immer gearteten Zugehör, und

b) der nächst dem gesellschaftlichen Zentralbahnhofe in Wien, X. Bezirk, gelegenen Maschinenfabrik mit allen zu derselben gehörigen Objekten, Grundstücken und allem wie immer gearteten Zugehör.

§ 2.

Die privilegierte österreichisch-ungarische Staats-Eisenbahn-Gesellschaft wird überdies der k. k. Staatsverwaltung einen Kapitalsbetrag von K 16,000.000 (sechzehn Millionen Kronen) bezahlen, welcher in Gemäßheit der Bestimmungen im § 12 dieses Übereinkommens abgestattet wird.

§ 3.

Die privilegierte österreichisch-ungarische Staats-Eisenbahn-Gesellschaft überträgt weiters an die k. k. Staatsverwaltung und diese übernimmt die sämtlichen Aktien und Prioritätsobligationen der k. k. priv. Böhmischen Kommerzialbahnen mit der Maßgabe, daß die für die Zeit vom 1. Jänner 1908 angefangen laufenden Zinsen dieser Prioritätsobligationen sowie die für die Zeit vom 1. Jänner 1908 angefangen sich ergebenden Dividenden für die Aktien der k. k. Staatsverwaltung zufallen.

Die hinsichtlich der Prioritätsobligationen der k. k. priv. Böhmischen Kommerzialbahn bestehende Garantieverpflichtung der privilegierten österreichisch-ungarischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft tritt ab 1. Jänner 1908 gegen dem außer Kraft, daß die privilegierte österreichisch-ungarische Staats-Eisenbahn-Gesellschaft hiemit auf alle wie immer gearteten, ihr gegenüber den k. k. priv. Böhmischen Kommerzialbahnen nach dem Stand vom 31. Dezember 1907 und nach Durchführung der vereinbarungsgemäßen Verwendung des im Jahre 1907 von den k. k. priv. Böhmischen Kommerzialbahnen erzielten Überschusses zugestandenen Ansprüche sowie auf alle Ansprüche in Betreff der ab 1. Jänner 1908 zu erzielenden Überschüsse der Böhmischen Kommerzialbahnen verzichtet.

§ 4.

Die privilegierte österreichisch-ungarische Staats-Eisenbahn-Gesellschaft überträgt endlich an die k. k. Staatsverwaltung und die letztere übernimmt die sämtlichen Aktien der Zwolenoves-Smečnaer Eisenbahn-Aktiengesellschaft sowie die für verloste Aktien dieser Gesellschaft ausgegebenen Genußscheine gleichfalls mit der Maßgabe, daß die für die Zeit vom 1. Jänner 1908 angefangen sich ergebenden Dividenden für die Aktien und Genußscheine der k. k. Staatsverwaltung zufallen, und daß die privilegierte österreichisch-ungarische Staats-Eisenbahn-Gesellschaft auf alle wie immer gearteten ihr gegenüber der Zwolenoves-Smečnaer Eisenbahn-Aktiengesellschaft nach dem Stande vom 31. Dezember 1907 und nach Durchführung der statutenmäßigen Verwendung des im Jahre 1907 von der Zwolenoves-Smečnaer Eisenbahn-Aktiengesellschaft erzielten Überschusses zugestandenen Ansprüche verzichtet.

§ 5.

Als Entgelt für die im § 1 bezeichneten, vom Staate zu erwerbenden Eisenbahnlinien samt Zugehör, für den ebendort angeführten weiteren Besitz der privilegierten österreichisch-ungarischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft sowie für die in den §§ 2, 3 und 4 aufgezählten Leistungen übernimmt die k. k. Staatsverwaltung die nachstehend angeführten Prioritätsanlehen der privilegierten österreichisch-ungarischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft zur Selbst- und Alleinzahlung, und zwar:

a) von den dreiprozentigen Prioritätsanlehen des alten Netzes (I. bis X. Emission) den am 1. Jänner 1908 noch unverlost aushaftenden Betrag von Nominale 473,144.500 (vierhundertsiebzigdrei Millionen hundertvierzigviertausendfünfhundert) Franken;

b) von den dreiprozentigen Prioritätsanlehen des Ergänzungsnetzes (Serie A, Emission I bis IV) den am 1. Jänner 1908 noch unverlost aushaftenden Betrag von Nominale 185,577.000 (hundertachtzigfünf Millionen fünfhundertsiebzigtausend) Franken;

c) von dem vierprozentigen Prioritätsanlehen vom Jahre 1900 den am 1. Jänner 1908 noch unverlost aushaftenden Betrag von Nominale 81,751.000 (achtzigein Millionen siebenhundertfünfzigeintausend) Franken und

d) von dem vierprozentigen Prioritätsanlehen vom Jahre 1883 den am 1. Jänner 1908 noch unverlost aushaftenden Betrag von Nominale 84,408.000 (achtzigvier Millionen vierhundertachttausend) Mark deutscher Reichswährung.

Es wird einverständlich anerkannt, daß die k. k. Staatsverwaltung auch in die zufolge § 2 des kuratelsbehördlich genehmigten Übereinkommens dto. Wien, 27. Juni 1893, der privilegierten österreichisch-ungarischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft bezüglich der vorstehend unter *a* und *b* angeführten dreiprozentigen Prioritätsobligationen zukommenden Rechte und Pflichten, insbesondere in das Recht der Erwerbung von 75 Prozent der nach dem aufgestellten Gesamttilgungsplane jährlich zu amortisierenden Prioritätsobligationen des Ergänzungsnetzes (Anleihe Serie A Ergänzungsnetz, Emission I bis IV) im Wege des freihändigen Rückkaufes statt im Wege der Verlosung, mit 1. Jänner 1908 an Stelle der privilegierten österreichisch-ungarischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft eintritt.

Bezüglich der vorstehend unter *a* bis *d* angeführten von der k. k. Staatsverwaltung zur Selbst- und Alleinzahlung übernommenen Prioritätsanlehen obliegt der k. k. Staatsverwaltung die Einlösung aller nach dem 1. Jänner 1908 fälligen Coupons und verlosten Obligationen für eigene Rechnung sowie die Tragung aller vom 1. Jänner 1908 angefangen mit dem Dienste der zur Selbst- und Alleinzahlung übernommenen Obligationen verbundenen Lasten und Auslagen einschließlich der Couponstempelgebühr, jedoch mit der Ausnahme, daß die Tragung etwaiger für diese Prioritätsanlehen zu entrichtender ausländischer Kotierungsgebühren von der k. k. Staatsverwaltung nicht übernommen wird.

Insoweit bezüglich dieser von der k. k. Staatsverwaltung übernommenen Leistungen an die privilegierte österreichisch-ungarische Staats-Eisenbahn-Gesellschaft Ansprüche gestellt werden sollten, verpflichtet sich die k. k. Staatsverwaltung die privilegierte österreichisch-ungarische Staats-Eisenbahn-Gesellschaft vollkommen klag- und schadlos zu halten.

Zu den Kosten der Valutabeschaffung für den Dienst der von der k. k. Staatsverwaltung zur Selbst- und Alleinzahlung übernommenen Prioritätsanlehen wird die privilegierte österreichisch-ungarische Staats-Eisenbahn-Gesellschaft vom 1. Jänner 1908 angefangen in der Weise beitragen, daß sie von dem Betrage,

Digitized by Google

welcher ihr zufolge Artikels III des Vertrages vom 7. Juni 1891 seitens der königlich ungarischen Regierung bis zum Ende des Jahres 1965 halbjährig als Aufzahlung auf die Einlösungsannuität für die vormals der Gesellschaft gehörigen ungarischen Eisenbahnlinien zukommt, jeweilig die Hälfte jenes Teilbetrages an die k. k. Staatsverwaltung abführt, um welchen diese Aufzahlung die Summe von halbjährig 132.096 K 74 h (hundertdreißigzweitausendneunzigsechs Kronen 74 Heller) übersteigt.

Die Einlösung der vor dem 1. Jänner 1908 fällig gewordenen Coupons und verlosten Obligationen der von der k. k. Staatsverwaltung zur Selbst- und Alleinzahlung übernommenen gesellschaftlichen Prioritätsanlehen hat auch weiterhin die privilegierte österreichisch-ungarische Staats-Eisenbahn-Gesellschaft auf ihre Rechnung zu bestreiten.

§ 6.

Die privilegierte österreichisch-ungarische Staats-Eisenbahn-Gesellschaft hat auch weiterhin den Dienst der nachstehend angeführten gesellschaftlichen Prioritätsanlehen zu eigenen Lasten zu bestreiten, und zwar:

a) der fünfprozentigen Prioritätsanlehen vom 31. Mai 1873 und vom 23. Dezember 1874;

b) des fünfprozentigen Prioritätsanlehens der Brünn-Rossitzer Eisenbahn vom 1. Juli 1872;

c) des dreiprozentigen Markprioritätsanlehens vom 28 Februar 1895.

Für alle mit dem Dienste dieser Anlehen, insbesondere mit der Einlösung der Coupons und der verlosten Obligationen verbundenen Kosten hat die privilegierte österreichisch-ungarische Staats-Eisenbahn-Gesellschaft aus eigenem zu sorgen. Dieselbe verpflichtet sich demgemäß für den Fall, als bezüglich dieser von der k. k. Staatsverwaltung nicht zur Selbstzahlung übernommenen Prioritätsanlehen aus dem Titel des Pfandrechtes jemals Ansprüche wider die k. k. Staatsverwaltung als eisenbahnbücherliche Eigentümerin der zur Sicherstellung dieser Anlehen verpfändeten Eisenbahnlinien gestellt werden sollten, die k. k. Staatsverwaltung vollkommen klag- und schadlos zu halten.

§ 7.

Die der privilegierten österreichisch-ungarischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft für den derselben vormals gehörigen Einsechstel-Anteil an der Wiener Verbindungsbahn zuerkannte bis zum Jahre 1959 fortlaufende Einlösungsrente im Betrage von K 56.000 (fünfzigsechstausend Kronen) pro Jahr wird auch in Hinkunft unter den bisherigen Modalitäten an die Gesellschaft entrichtet werden.

§ 8.

Die k. k. Staatsverwaltung tritt mit Rückwirkung auf den 1. Jänner 1908 als Rechtsnachfolgerin der privilegierten österreichisch-ungarischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft in alle zwischen dieser und Dritten rücksichtlich der von der k. k. Staatsverwaltung zu erwerbenden Objekte bestehenden Rechtsverhältnisse ein.

Die k. k. Staatsverwaltung übernimmt speziell alle Rechte und Verpflichtungen aus allen mit Dritten bezüglich der Erwerbungsobjekte geschlossenen Verträgen sowie alle auf diese Objekte bezüglichen Rechtsstreite, ferner alle am 31. Dezember 1907 noch nicht abgerechnet gewesenen Forderungen und Schuldigkeiten aus den den Einnahmendienst betreffenden Abrechnungen, insbesondere aus Kartellen, Verbänden, Refaktien und Rückvergütungen sowie aus dem Haftpflichtversicherungsverbande.

Demgemäß tritt die k. k. Staatsverwaltung auch in alle von der privilegierten österreichisch-ungarischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft mit den Verwaltungen von Eisenbahnen, welche an die zu erwerbenden Bahnlinien anschließen, abgeschlossenen Verträge, welche sich auf den Anschluß, den Dienst in den Anschlußstationen oder die Führung des Betriebes auf anschließenden fremden Bahnstrecken durch die privilegierte österreichisch-ungarische Staats-Eisenbahn-Gesellschaft beziehen, ferner in alle Verträge, betreffend Schleppbahnen, welche an die zu erwerbenden Bahnlinien anschließen, an Stelle der privilegierten österreichisch-ungarischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft mit allen der letzteren zustehenden Rechten und obliegenden Verpflichtungen ein.

Insbesondere übernimmt die k. k. Staatsverwaltung alle Rechte und Verbindlichkeiten, welche der privilegierten österreichisch-ungarischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft auf Grund der einschlägigen Vereinbarungen über den Anschluß an die königlich preußischen Staatsbahnen bei Neusorge und Ottendorf sowie über die Betriebsführung der preußischen Bahnstrecke von der Reichsgrenze bei Ottendorf bis Mittelsteine erwachsen sind.

§ 9.

Von der in Gemäßheit der Bestimmungen des § 8 erfolgenden Übernahme durch die k. k. Staatsverwaltung sind ausgenommen:

a) die unter Debitoren und Kreditoren in der Bilanz des Jahres 1907 enthaltenen Forderungen und Schuldigkeiten der Gesellschaft mit Ausschluß der in den §§ 3 und 4 angeführten Forderungen an die k. k. priv. Böhmischen Kommerzialbahnen und an die Zwolenoves-Smečnaer Eisenbahn-Aktiengesellschaft; insbesondere wird die privilegierte österreichisch-ungarische Staats-Eisenbahn-Gesellschaft die auf Grund der Bilanz der berufsgenossenschaftlichen Unfallsversicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen vom 31. Dezember 1905 von dieser Anstalt der privilegierten österreichisch-ungarischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft zugerechneten Versicherungsbeiträge zu eigenen Lasten zu bestreiten haben;

b) etwaige sonstige aus den bis 31. Dezember 1907 erfolgten Herstellungen und Anschaffungen der Erwerbungsobjekte noch herrührenden Zahlungsverpflichtungen, ferner Betriebsausgaben, welche auf die Gebarung bis zum 31. Dezember 1907 Bezug haben sowie endlich auch die für die Zeit bis einschließlich 31. Dezember 1907 entfallende Erwerbsteuer samt Zuschlägen sowie alle sonstigen, diese Zeit betreffenden, für diese Objekte zu entrichtenden Steuern, Abgaben, Zuschlägen und Gebühren.

§ 10.

Die am 31. Dezember 1907 in den Kassen der Gesellschaft, und zwar sowohl im Zentrale als auf der Strecke vorhanden gewesenen oder sonst elozierten Kassenbestände in Barem und in Wertpapieren, mit Ausschluß der in Gemäßheit der §§ 3 und 4 an die k. k. Staatsverwaltung zu übergebenden Effekten, verbleiben der Gesellschaft.

§ 11.

Die Prüfung und Finalisierung der Garantieabrechnungen des Ergänzungsnetzes für die Jahre 1905, 1906 und 1907 erfolgen auf Grund der hiefür geltenden Bestimmungen und Vereinbarungen. Hiebei wird einverständlich anerkannt, daß in Ansehung der von der privilegierten österreichisch-ungarischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft empfangenen und aus der Abrechnung bis Ende 1907 sich etwa noch ergebenden Staatsvorschüsse aus dem Titel der Staatsgarantie für das Ergänzungsnetz samt den von diesen Vorschüssen aufgelaufenen Zinsen die Gesellschaft fortan eine Rückzahlungspflicht nicht trifft.

Digitized by Google

Die bis Ende 1907 für das Ergänzungsnetz seitens der privilegierten österreichisch-ungarischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft vorschußweise bestrittenen Investitionskosten wird die k. k. Staatsverwaltung der Gesellschaft in Gemäßheit der Bestimmungen im § 12 dieses Übereinkommens rückerstatten.

§ 12.

Es wird einverständlich anerkannt, daß im Falle der Perfektion dieses Übereinkommens (§ 20) der Betrieb der zu erwerbenden Bahnlinien sowie die Verwaltung der sonstigen kraft dieses Übereinkommens an den Staat übergehenden Vermögensobjekte ab 1. Jänner 1908 bis zum Tage der physischen Übergabe (§ 13) durch die privilegierte österreichisch-ungarische Staats-Eisenbahn-Gesellschaft für Rechnung und im Interesse des Staates ohne eine besondere Vergütung erfolgt.

Auch hat die Gesellschaft die zufolge § 5 von der k. k. Staatsverwaltung übernommenen Leistungen bis zum Tage der physischen Übergabe (§ 13) für Rechnung des Staates weiter zu besorgen. Alle hieraus der Gesellschaft erwachsenden Auslagen und Kosten werden derselben von der k. k. Staatsverwaltung rückvergütet, dagegen hat die privilegierte österreichisch-ungarische Staats-Eisenbahn-Gesellschaft der k. k. Staatsverwaltung alle derselben etwa für den Dienst der nach § 6 zu Lasten der Gesellschaft verbleibenden Prioritätsanleihen erwachsenden Auslagen und Kosten zurückzuersetzen.

Die Gesellschaft wird vom heutigen Tage angefangen ohne vorgängige Zustimmung des k. k. Eisenbahnministeriums keine Veräußerung oder Verpfändung der den Gegenstand dieses Übereinkommens bildenden Objekte mehr vornehmen und bezüglich aller über den Bereich des regelmäßigen Geschäftsbetriebes hinausgehenden Angelegenheiten sowie bei Abschluß von Verträgen, deren Gegenstand den Wertbetrag von K 50.000 (fünfzigtausend Kronen) übersteigt oder deren Wirksamkeit über den 31. Dezember 1909 hinausreicht, die Zustimmung des k. k. Eisenbahnministeriums einholen, welche als erteilt zu gelten hat, wenn sie nicht binnen 14 Tagen ausdrücklich verweigert wird. Für die aus der Außerachtlassung dieser Bestimmungen der k. k. Staatsverwaltung erwachsenden Schäden und Nachteile bleibt die Gesellschaft ersatzpflichtig.

Nach dem Perfektwerden des vorliegenden Übereinkommens (§ 20) wird überdies dem bei der Gesellschaft bestellten landesfürstlichen Kommissär die Wahrung der Interessen der k. k. Staatsverwaltung obliegen, welchem zu diesem Zwecke das

§ 13.

Die Übergabe und Übernahme der sämtlichen in den §§ 1, 3 und 4 angeführten Vermögensobjekte in den physischen Besitz der k. k. Staatsverwaltung soll nach eingetretener Perfektion des gegenwärtigen Übereinkommens (§ 20) gleichzeitig mit der Übernahme des Betriebes durch die k. k. Staatsverwaltung mit einem von der k. k. Staatsverwaltung zu bestimmenden Tage, spätestens jedoch mit 31. Dezember 1909, mittels eines besonderen Protokolles erfolgen. Gleichzeitig hat die privilegierte österreichisch-ungarische Staats-Eisenbahn-Gesellschaft ihre sämtlichen auf den Bau und Betrieb der vom Staate zu erwerbenden Eisenbahnen sowie auf die übrigen an den Staat zu übergebenden Vermögenschaften bezüglichen Akten, Urkunden, Pläne, Handelsbücher, Rechnungen und sonstigen Aufschreibungen der k. k. Staatsverwaltung auszufolgen, welche dieselben durch mindestens 10 Jahre, bei besonderer Wichtigkeit bis 31. Dezember 1965 derart aufbewahren wird, daß deren Benützung dem Verwaltungsrate der Gesellschaft oder dessen Bevollmächtigten jederzeit ermöglicht ist.

(Schluß folgt.)

CHRONIK.

Gesangverein österreichischer Eisenbahnbeamten in Wien. Am 12. d. M. fand die diesjährige Gründungsliedertafel im Sofiensaale als 307. öffentliche Produktion statt. Vor gedrängt vollem Saale hatte der ausgezeichnete Verein wieder Gelegenheit, seine vorzügliche Schulung und sein schönes ausgeglichenes Stimmenmaterial glänzen zu lassen. Die Mehrzahl der vorgetragenen Chöre mußte, um dem tosenden Beifalle gerecht zu werden, wiederholt werden, so daß der Abend viel länger dauerte als sonst. Dazu trugen auch die Produktionen einiger Solisten, durchwegs Künstler hohen Ranges, bei, die alle den lebhaftesten Beifall fanden. Den Vogel abgeschossen hat allerdings Frau Pohl-Meiser von der Josefstadt, die geradezu glänzende komische Darbietungen leistete und dafür mit nicht endenwollendem Beifall überschüttet wurde. Auf Einzelheiten einzugehen, verbietet uns der Raum. Wir konstatieren nur nochmals mit Freude das volle Gelingen des Abends.

Erlöschen des Lokalbahngesetzes. Die Giltigkeit des gegenwärtig noch in Kraft befindlichen Lokalbahngesetzes vom 31. Dezember 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, erlischt mit 31. Dezember d. J. Es tritt dann zum zweiten Male der höchst mißliche Umstand ein, daß ein so wichtiges Gebiet des Eisenbahnwesens keine gesetzliche Grundlage seines Bestandes und seiner Weiterentwicklung hat: Es können keine Konzessionen für neu zu erbauende Lokalbahnen erteilt werden, die Projektierung und Finanzierung der im Vorbereitungsstadium befindlichen Linien wird eine sehr empfindliche Störung erleiden etc.

Derselbe Zustand bestand, wie erwähnt, schon einmal, nämlich vom 1. Jänner bis 20. Mai 1905, indem auch damals durch Fristablauf das Gesetz erloschen war. Seine Neuinkraftsetzung, bezw. die letzte Fristerstreckung erfolgt mit Gesetz vom 24. Dezember 1905, R.-G.-Bl. Nr. 216 bis längstens 31. Dezember l. J., falls nicht schon früher ein neues Gesetz an seine Stelle getreten sein sollte.

Die behufs Erneuerung des Gesetzes im Abgeordnetenhause eingebrachten Entwürfe (ein Regierungsentwurf und ein Initiativantrag des Dr. Pattai) sind bis heute unerledigt. Leider sind die politischen Verhältnisse wieder derart gestaltet, daß an eine Erledigung derselben bis 31. Dezember l. J. gar nicht gedacht werden kann.

Die Regierung wird wohl oder übel eine neuerliche Fristerstreckung für das alte Gesetz vom Jahre 1894 ansprechen müssen, am besten für einen tunlichst langen Zeitraum, um dadurch die für die nötige Reform des Gesetzes erforderliche Zeit zu gewinnen. Wir würden für mindestens drei Jahre plaidieren, denn inzwischen dürfte wohl auch die Frage der Reorganisation der Staatseisenbahnverwaltung und des k. k. Eisenbahnministeriums gelöst und dabei eine wichtige Grundlage für die Gestaltung des Gesetzes und Weiterentwicklung des Lokalbahnwesens gewonnen sein.

Die Eisenbahn auf das Wetterhorn wurde nach einer dreijährigen Bauzeit am 27. Juli 1908 eröffnet und ist eine schienenlose Bergbahn auf einen 3703 *m* hohen Gipfel im Berner Oberland. Das System der Kabelaufzüge oder Luftbahnen ist hier zum erstenmal angewendet; es ist eine Erfindung des Ing. Feldmann, der die Hängebahn Barmen—Elberfeld—Vohwinkel gebaut hat. Aufzüge wie auf das Wetterhorn sind auch auf den Montblanc, das Matterhorn, la Gorge du Chanderon sur Montreux und noch anderen Riesen geplant. Die Fortbewegung der Wagen geschieht beim System Feldmann in gleicher Weise wie bei den Drahtseilbahnen durch Zugseile: der talwärts fahrende Wagen zieht den steigenden Wagen, und beide rollen nicht auf festen Schienen, sondern hängen an zwei freischwebenden Tragseilen. Diese Seile liegen nicht nebeneinander, sondern genau senkrecht übereinander, so daß selbst bei einem Seilbruch der Wagen

Digitized by Google

immer noch von einem Seile getragen wird. Ein solcher Bruch ist aber ausgeschlossen, da die Seile an den Stellen der größten Belastung nur mit einem Zehntel ihrer Tragfähigkeit beansprucht werden und überdies an den oberen Enden getrennt verankert und an den unteren Enden mittels ausbalancierter Gegengewichte gestreckt werden. Diese Anordnung bewirkt eine vom Gewichte und der Stellung des Wagens unabhängige Spannkraft des Seiles. Nur die Kurve des Tragseiles und die Stellung des Spanngewichtes werden geändert. Die geschlossenen Tragseile sind aus Stahl und 44 *mm* dick. Die Wagen schwanken bei der Fahrt in keiner Weise, auch nicht bei Sturm. In gleich sicherer Weise sind die Zugseile konstruiert, von denen eines zur Bewegung des Wagens genügt. Ein Wagen hat Raum für 16 Personen. Das Werk der Gemeinde Grindelwald liefert den Primärstrom mit 2450 *V* Spannung in die untere Station, wo er auf 800 *V* umgeformt wird. Eine in der unteren Station befindliche Akkumulatorenbatterie mit 390 Elementen sichert für 25 Fahrten die Unabhängigkeit vom Elektrizitätswerk. Der Stromverbrauch ist infolge der Mithilfe des talwärts fahrenden Wagens sehr gering. Die Fahrgeschwindigkeit beträgt 1·25 *m* in der Sekunde, die Fahrzeit 8 Minuten, der Fahrpreis Frcs. 3·5, gerechnet vom Grindelwaldgletscher, der eine Stunde hinter Grindelwald liegt. Jeder Wagen ist mit einer Notbremse ausgerüstet, und eine Backenbremse wirkt auf jedes Tragseil; damit sind alle erdenklichen Sicherheitsvorkehrungen getroffen worden.

Betriebsergebnisse der bosnisch-hercegowinischen Staatsbahnen im Jahre 1907. Die Betriebslänge der bosnisch-hercegowinischen Staatsbahnen betrug mit Ende 1907 1023·18 *km*, darunter 88·59 *km* für fremde Rechnung betriebene Linien. Seit dem Jahre 1906 ist eine Vergrößerung um 81·6 *km* oder 9·6% eingetreten. Die Anzahl der im Berichtsjahre beförderten Reisenden beträgt 2,316.984 (+ 272.900 gegen 1906), wofür K 2,408.028 (+ 228.547) vereinnahmt wurden. An Reisegepäck wurden 5825 *t* (— 291), an Eilgütern 4153 *t* (+ 338) und an Frachtgütern 1,292.833 *t* (+ 42.910 gegen 1906) befördert. Die Einnahmen aus dem gesamten Güterverkehre beziffern sich mit K 8,981.595 (+ 494.272 gegen 1906). Die Transporteinnahmen haben gegen 1906 eine Erhöhung um K 722.819 oder 6·9% erfahren und betragen für 1 Betriebskilometer K 12.186 (gegen 12.505 im Jahre 1906). Hiezu kommen noch die verschiedenen Einnahmen mit K 436.115 (+ 43.693 gegen das Vorjahr). Die Betriebsausgaben des Jahres 1907 belaufen sich auf K 9,145.524 und sind gegen das Vorjahr um K 1,521.178 oder 19·9% gestiegen. Der K 2,680.217 hohe Betriebsüberschuß ist gegen den des Jahres 1906 um K 754.665 oder 22% geringer. Der Betriebskoeffizient hat im Berichtsjahre eine bedeutende Zunahme von 68·94% auf 77·33% erfahren. Die große Vermehrung der Betriebsausgaben ist durch die Erhöhung der Personalbezüge, durch die Errichtung einer Pensionskasse für die Hilfsbediensteten und Arbeiter sowie durch die Steigerung der Materialpreise verursacht worden. An Fahrbetriebsmitteln waren Ende 1907 vorhanden: 145 Adhäsionslokomotiven, 27 kombinierte Adhäsions- und Zahnradlokomotiven, 256 Personen- und 3161 Güterwagen. Der Zuwachs an Fahrbetriebsmitteln im Jahre 1907 beträgt 5 Adhäsionslokomotiven, 41 Personen- und 358 Güterwagen. Geleistet wurden: 6,254.062 Lokomotivkilometer auf den eigenen, 410.116 Lokomotivkilometer auf den für fremde Rechnung betriebenen Linien, 173,081.559 Achskilometer (+ 11,918.252 gegen 1906), 232,648.066 Netto-Tonnenkilometer (+ 14,586.999 gegen 1906) und 594,495.356 Brutto-Tonnenkilometer (+ 43.962.880 gegen 1906).

LITERATUR.

Wien—Mürzzuschlag. Die Lokalstrecke der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft. Von Ingenieur Hermann Hüller, Wien 1900, Selbstverlag. Preis 60 h.

Der Verfasser bezeichnet seine Arbeit als eine volkswirtschaftliche Studie anläßlich des 60jährigen Regierungsjubiläums Sr. Majestät unseres allergnädigsten Kaisers Franz Josef I. Es wird die Entwicklung der Bahnstrecke selbst, ihre Einnahmen, Ausgaben und Baugeschichte usw. geschildert sowie der Einfluß, welchen die Südbahn auf die wirtschaftliche Entwicklung des von ihr durchzogenen Landesteiles genommen hat. Die Ausführungen sind durch statistische Daten ergänzt, welche manches interessante Moment enthalten.

Freunden der Lokalstrecke sei die Schrift empfohlen.

Export und Exportförderung. Von Dr. Julius Wilhelm, Sekretär des österreichisch-ungarischen Exportvereines. Verlag von Alfred Hölder, Wien und Leipzig 1908.

Niemals wurde in Österreich dem Export und allem, was damit in Zusammenhang steht, mehr Beachtung geschenkt als im letzten Dezennium. Trotzdem hat es bisher an einer eingehenden wissenschaftlichen Darstellung der Voraussetzungen der Entstehung des Exportes, seiner Fortentwicklung und der Rückwirkung auf die ganzen ökonomischen Verhältnisse eines Landes gefehlt. Diese Aufgabe hat sich der Verfasser in der genannten Schrift gesetzt, wobei er selbstverständlich in erster Linie die speziell in Österreich vorhandenen Verhältnisse berücksichtigt.

Das Resultat der Studie, die mit Verwendung von großem Tatsachen- und Ziffernmaterial in ebenso einfacher als überzeugender Weise geschrieben ist, ist etwa folgendes: Der Export eines Landes, sei es in Industrieprodukten oder in Lebensmitteln, ist in letzter Linie auf denselben Unterschied wie zwischen Stadt und Land zurückzuführen. Export und Import eines jeden Landes stehen im engsten Zusammenhange, ersterer kann sich nur entwickeln, wenn letzterer zunimmt. Die Höhe des Exportes eines Landes überhaupt hängt von einer ganzen Reihe ökonomischer und anderer Faktoren ab: Von der Lebenshaltung und den Bedürfnissen der Bevölkerung, die importierte Produkte mit Exportgegenständen bezahlen muß, von der Dichtigkeit (Schweiz, Belgien) und der Vermehrung der Bevölkerung, von dem vorhandenen inneren Konsum und der dadurch bedingten Möglichkeit, Waren durch Massenproduktion billig herzustellen (Vereinigte Staaten), von den Zöllen, der Volksbildung usw. Die „bewußte" Exportförderung (Exportpolitik) ist erst das letzte Glied in einer Kette von Ursachen, welche Voraussetzungen für den Export sind.

Bei dem engen Zusammenhang zwischen Export und Verkehr nimmt der Verfasser auch zu den verschiedensten Verkehrsfragen Stellung. Er ist z. B. ein prinzipieller Gegner von Exporttarifen. Denn wie durch Exportprämien die nicht begünstigten exportierenden Industrien im Nachteile sind, so haben Exporttarife eine ähnliche Wirkung. Ebenso sind Schutzzölle und Exporttarife nebeneinander nicht zu billigen. Erstere hemmen die mit den letzteren angestrebten Ziele. Die Stellungnahme des Verfassers zu den Fragen des Verkehrswesens überhaupt wirkt durch besondere Selbständigkeit der Auffassung, selbst wenn man sich ihr nicht immer anschließt, besonders anziehend. Dr. W.

Bau der Eisenbahnwagen und ihre Unterhaltung im Betriebe. Von C. Guillerie, kgl. Baurat (Bibliothek der gesamten Technik, 101. Band). Mit 79 Abbildungen im Text und 1 Tafel. Broschiert Mk. 2·40, in Ganzleinen gebunden Mk. 2·80 (Hannover 1908, Dr. Max Jänecke, Verlagsbuchhandlung).

Das vorliegende Buch macht den Leser mit den Grundsätzen des Eisenbahnwagenbaues bekannt und führt ihm die

Digitized by Google

wichtigsten Anwendungen derselben sowie die wesentlichen Einzelheiten der Eisenbahnwagen vor. Neben den in allen Teilen erprobten und gut durchgearbeiteten Wagen der Preußischen Staatseisenbahnverwaltung werden auch die Wagen und Einzeleinrichtungen des Auslandes besprochen, wenn sie in Bauart und Ausführung als ebenbürtig oder besonders bemerkenswert anerkannt werden können. Nach einer Übersicht über die wichtigsten grundlegenden Vorschriften der „Deutschen Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung" behandelt das Buch in vorbildlicher Weise die Personenwagen, Post- und Gepäckwagen, Güterwagen, Bremsen, Beleuchtung, Heizung und Lüftung und schließlich die Unterhaltung der Wagen im Betriebe. Eine wertvolle Ergänzung des Textes bilden die zahlreichen vorzüglichen wiedergegebenen instruktiven Abbildungen, die das Verständnis wesentlich fördern.

Mit vorliegendem Band hat die „Bibliothek der gesamten Technik" das erste Hundert ihrer Bände überschritten. Wir machen jeden, der sich über irgend ein Gebiet der Technik orientieren will, auf sie aufmerksam.

CLUB-NACHRICHTEN.

Bericht über die Clubversammlung am 24. November 1908. Der Vorsitzende, Exzellenz Dr. v. Wittek, hält an die zahlreichen, zur Clubversammlung am 24. November erschienenen Clubmitglieder folgende Ansprache:

Indem ich die heutige Versammlung eröffne, begrüße ich vorerst herzlich jene geehrten Clubkollegen, welche nach 25jähriger Clubangehörigkeit heute mit den ihnen zuerkannten Diplomen und Ehrenzeichen beteilt werden sollen. Zu unserem lebhaften Bedauern sind die Herren Franz Wuschkan, Oberinspektor der k. k. österr. Staatsbahnen i. P. und Guido Pastorelli, Direktor der Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft durch Krankheit verhindert, an der heutigen Feier teilzunehmen. Die übrigen, zumeist hier erschienenen Herren, denen wir alle die wärmsten Sympathien und die besten Wünsche für ihr ferneres Wohl entgegenbringen, sind:

Karl Balersdorf v. Erdös, königl. ung. Hofrat; Karl Gerstmayer, Inspektor der k. k. österr. Staatsbahnen i. P.; Emil Hauff, Inspektor der priv. österr.-ung. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft; Karl Klaudy, Inspektor der k. k. österr. Staatsbahnen; Jacques Kowy, Ober-Inspektor der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft i. P.; Eduard Piehler Edler von Deeben, k. k. Ministerialrat im Eisenbahnministerium; Ferdinand Schebesta, Zentral-Inspektor der k. k. Nordbahndirektion i. P.; Alois Stanč, k. k. Sektionschef des Eisenbahnministeriums i. P.; Christian Uzel, Inspektor der k. k. Nordbahndirektion.

Ich lade die genannten Herren ein, die Ehrengabe aus meiner Hand entgegenzunehmen (die Beteilung der einzelnen Jubilare wird mit lebhaften Beifallsbezeigungen begleitet). Das Wort hat sich erbeten Herr Ministerialrat Eduard Piehler von Deeben. Ministerialrat Piehler von Deeben spricht im Namen der Jubilare den wärmsten Dank für die ihnen erwiesene Ehrung aus und wünscht dem Club unter seiner umsichtigen, fürsorglichen Leitung eine weitere gedeihliche Entwicklung. (Großer Beifall.)

Der Vorsitzende geht sodann zu den geschäftlichen Mitteilungen über und bringt folgendes zur Kenntnis der Versammlung:

Am 30. November 1908 findet die Kaiserfeier statt, zu welcher besondere Einladungen an alle Mitglieder ergangen sind. Ich glaube der bestimmten Erwartung Ausdruck geben zu dürfen, daß diese patriotische Feier durch zahlreichen Besuch sich zu einer glänzenden Manifestation gestalten werde.

Der nächste Vortrag findet Dienstag den 15. Dezember a. c. statt. An diesem Tage hält Herr Felix Leibinger, Prokurist der Firma Fruhwirth & Co., einen Vortrag über „Eine Reise von Corfu nach Dalmatien" mit Lichtbildern. Zu diesem Vortrag haben auch Damen Zutritt.

Heute hält der Schriftsteller Herr Dr. Sigmund Schilder einen Vortrag „Über große Zollgebiete".

Nachdem niemand zu den geschäftlichen Mitteilungen das Wort verlangt, erteile ich dasselbe Herrn Dr. Schilder zur Abhaltung seines Vortrages.

Mit lebhaftem Beifall begrüßt, sucht der Vortragende zunächst nachzuweisen, daß die jeweilige Auffassung dessen, was unter einem großen, mittleren und kleinen Zollgebiet zu verstehen sei, im engen Zusammenhange mit dem gerade vorhandenen Entwicklungsstadium des Verkehrswesens stehe. Man unterscheide danach drei Perioden:

1. Das 18. Jahrhundert, soweit bei dem damaligen Überwuchern der Binnenzölle von einem einheitlichen Zollgebiet überhaupt die Rede sein konnte. In dieser Periode waren ganz kleine Stadtgebiete, wie Frankfurt, Hamburg usw. als Zollgebiete gerade noch lebensfähig. Heutzutage sind selbe nur insulare Gebiete. Zollgebiete von der Größe der Schweiz, Venetiens, Hollands, Bayerns usw. die heute als klein gelten, wurden damals als ganz stattlich angesehen. Gebiete vom Umfange der heutigen europäischen Großstaaten ohne die überseeischen Besitzungen (300.000—600.000 km² mit 30 bis 60 Millionen Menschen), welche heute gegenüber den modernen Weltreichen gewissermaßen als „Mittelstaaten" in die zweite Linie gerückt erscheinen, wurden als riesenhafte Erscheinungen empfunden.

2. Erste Hälfte des 19. Jahrhunderts (und etwa zwei bis drei Jahrzehnte der zweiten Hälfte desselben Jahrhunderts). Die ganz kleinen Zollgebiete (Stadtgebiete) sind bereits lebensunfähig geworden; die mittleren beginnen zusammenzuschrumpfen und die großstaatlichen Zollgebiete, denen sich gewissermaßen als „Kunstprodukt" der deutsche Zollverein beigesellte, vermochten allmählich, mit Hilfe der neuzeitlichen Verkehrsmittel (Eisenbahnen, Dampfschiffe, Telegraphen usw.) auf ihrem früher vorwiegend nur politisch beherrschtem Areal nunmehr auch wirtschaftlich zu dominieren. Es würde den letztgenannten großen staatlichen Zollgebieten sonach möglich, ohne allzugroße Unbequemlichkeiten und ohne besonders drückende Prohibitivzölle auch die Bedarfsdeckung der entfernteren Grenzgebiete der eigenen Produktion vorzubehalten.

3. Die Periode etwa vom Ende der Siebzigerjahre des 19. Jahrhunderts bis heute. Die stetigen Verbesserungen der modernen Verkehrsmittel ermöglichen nicht nur eine durchdringende wirtschaftliche Exploitierung der europäischen Großstaaten zum überwiegenden Nutzen der heimischen Produktion, sondern geben auch den Weltreichen (auch solchen mit zusammenhängendem Areal im Ausmaße kleiner Kontinente) die Möglichkeit, über das ältere großstaatliche Niveau (von 300.000—600.000 km²) weit hinausgehende Landflächen nicht nur politisch, sondern auch wirtschaftlich zu beherrschen. Es zeigt sich aber, daß auch die Leistungsfähigkeit der modernen Verkehrsmittel, speziell der Eisenbahnen, ihre Schranken hat. Dampfschiffe können ohne Küsten oder große schiffbare Flüsse, bezw. Kanäle nicht viel helfen. Entferntere Grenzgebiete der modernen Weltreiche führen aus den letztgenannten Ursachen, wie der Vortragende an einer Reihe von Beispielen nachzuweisen suchte, ein wirtschaftliches Sonderleben neben dem Hauptkörper des betreffenden Weltreiches. Die Bedarfsdeckung dieser Grenzgebiete kann, ohne eine den Gesamtverbrauch drückende Schutzpolitik, gegenüber dem Auslande für die eigene Produktion nicht gesichert werden. Auch eine sehr rationelle oder kühne Verkehrspolitik (Eisenbahnbaupolitik) kann diese Schwierigkeit nur mildern, aber nicht aufheben.

Der Präsident Exzellenz Dr. von Wittek dankt Herrn Dr. Schilder, der für seine interessanten Ausführungen lebhaften Beifall erntete, im Namen des Clubs und schließt hierauf die Versammlung.

Dr. K. Hauler.

Neue Begünstigungen.

Unter Bezugnahme auf die bereits in Nr. 17 vom 1. Juni a. c. erfolgte Verlautbarung wird mitgeteilt, daß die Firma „Photographisches Atelier Louis Zwickls Witwe", I. Kärntnerstraße 9, Eingang Weihburggasse I, sich bereit erklärt hat, für die Wintersaison noch weitere Begünstigungen einzuräumen sowie auch alle photographischen Vervielfältigungen zu sehr ermäßigten Preisen auszuführen. Näheres hierüber ist im Clubsekretariat zu erfahren.

Das russische Dampfbad, Wien, VI. Liniengasse 5, gewährt den Clubmitgliedern folgende Ermäßigungen:

1	Dampfbad	I. Klasse	mit	Einpackung	statt	K 2·—	K 1·60
1	„	I. „	ohne	„	„	K 1·40	K 1·20
1	„	II. „	mit	„	„	K 1·30	K 1·10
1	„	II. „	ohne	„	„	K 1·—	K 0·80

Die Besitzer bezw. Abnehmer von Karten für die Volksoper (Kaiser Jubiläums-Stadttheater) werden hiemit aufmerksam gemacht, daß die in der Spielsaison 1908/1909 bezogenen Karten nur für diese Saison Giltigkeit besitzen und ein späterer Umtausch dieser Karten ganz ausgeschlossen ist.

Das Benefizien-Komitee.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten.

Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hölscher.

Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

Niederschlesisch-Österreichischer Kohlenverkehr.

Ausnahmetarif vom 1. Oktober 1908. Einbeziehung der Station Parschnitz Ort der Lokalbahn Weckelsdorf—Parschnitz—Trautenau in den Tarif.

Mit sofortiger Giltigkeit bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 1. Februar 1910 wird die Station Parschnitz Ort der Lokalbahn Weckelsdorf—Parschnitz—Trautenau in den obgenannten Tarif einbezogen.

Zur Berechnung kommen die um 25 Heller für 1000 *kg* erhöhten tarifmäßigen Frachtsätze für Parschnitz Ö. N. W. B.

K. k. priv. österreichische Nordwestbahn,
auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsche Verlags-Anstalt Stuttgart

Lexikon der gesamten Technik

und ihrer Hilfswissenschaften

Im Verein mit Fachgenossen herausgegeben von **Otto Lueger**

2. neubearbeitete und vermehrte Auflage

Erscheint in 8 Bänden gebunden in Halbfranz à 30 Mark und in 40 Abteilungen à 5 Mark.

Ueber jeden technischen Begriff, jede wissenschaftliche Bezeichnung und jedes mathematische, physikalische oder chemische Problem gibt Luegers Lexikon **sachliche, knappe, aber erschöpfende Auskunft in leicht verständlicher Form.**

Bestellungen nehmen alle Buchhandlungen entgegen, die auf Wunsch die 1. Hälfte der 1. Abteilung zur Ansicht ins Haus liefern.

K. k. österreichische Staatsbahnen.
(K. k. Nordbahndirektion.)

Schnellzugsverbindungen

von Wien nach Berlin und retour via Oderberg.

Schnellzüge Wien—Berlin.

Ab Wien (Nordbahnhof)	*† 7.30 früh	3.00 nachm.	* 10.00 nachts
An Oderberg	12.09 nachm.	8.51 abends	2.55 früh
„ Breslau	3.10 „	11.46 nachts	5.56 „
„ Berlin (Schl.-Bhf.)	8.31 abends	5.08 früh	10.58 vorm.
Fahrdauer Wien—Berlin	12 St. 41 Min.	14 St. 08 Min.	12 St. 58 Min.

Schnellzüge Berlin—Wien.

Ab Berlin (Schl.-Bhf.)	*† 9.52 früh	4.57 nachm.	* 11.50 nachts
„ Breslau	2.15 nachm.	10.05 nachts	6.10 früh
„ Oderberg	5.16 „	1.18 „	10.16 vorm.
An Wien (Nordbahnhof)	9.48 nachts	6.15 früh	3.35 nachm.
Fahrdauer Berlin—Wien	12 St. 56 Min.	13 St. 18 Min.	15 St. 45 Min.

Weitere Verbindungen nach und von Hamburg, Hannover, Bremen, Amsterdam, Rotterdam und London.

* Verkehr direkter, sehr bequemer Wagen I. und II. Klasse von Wien nach Berlin und retour.

† Speisewagen von Wien bis Berlin und retour.

Bei den Nachtschnellzügen verkehrt ein direkter Schlafwagen I. und II. Klasse.

Die offizielle Auskunft und Fahrkartenausgabestelle in Berlin ist das „Amtliche Verkehrsbureau der k. k. österr. Staatsbahnen und des österr. Lloyd, Berlin, Unter den Linden 47“ (Ecke Friedrichstraße).

Die kürzesten Schnellzugsverbindungen
von Wien (Nordbahnhof) nach Krakau und Lemberg

mit direkt verkehrenden, sehr bequemen, durch gedeckte Übergänge verbundenen Wagen I. und II. Klasse sind wie folgt hergestellt:

Ab Wien (Ndbhf.)	† 7.50 früh	§* 12.15 nachm.	* 8.00 abends	** 10.00 nachts
An Krakau	2.47 nachm.	8.18 abends	2.55 nachts	6.16 früh
„ Lemberg	8.40 abends	2.30 nachts	8.55 früh	1.30 nachm.
Fahrd. Wien-Lemberg	12 St. 50 M.	14 St. 15 Min.	12 St. 55 Min.	15 St. 20 Min.
Ab Lemberg	† 8.25 früh	§* 12.15 nachts	** 2.15 nachm.	* 7.00 abends
„ Krakau	2.31 nachm.	7.18 früh	9.51 nachts	12.56 nachts
An Wien (Ndbhf.)	9.48 nachts	3.35 nachm.	6.15 früh	8.02 früh
Fahrd. Lemberg-Wien	13 St. 23 M.	14 St. 50 Min.	15 St. 30 Min.	13 St. 02 Min.

Weitere Verbindungen via Lemberg nach und von Czernowitz, dann nach und von Podwoloczyska.

† Speisewagen verkehren von Wien nach Lemberg und retour.

* Schlafwagen I. und II. Klasse von Wien nach Lemberg und retour, sowie Speisewagen von von Rzeszów nach Czernowitz und retour.

** Verkehr eines Schlafwagens von Wien nach Podwoloczyska u. retour, ferner eines direkten Wagens I. und II. Klasse Prag—Podwoloczyska u. retour.

§ Speisewagen von Wien nach Krakau und retour.

* Verkehr direkter Schlafwagen I. und II. Klasse von Krakau nach Lemberg (bzw. Itzkany).

Gültig ab 1. Oktober 1908. K. k. Österreichische Staatsbahnen. **Winterdienst 1908/09.**

Kürzeste Zugsverbindungen

von **Wien, Prag** und **Karlsbad** nach
dem **Salzkammergut, Badgastein, Innsbruck** und **München, sowie umgekehrt.**

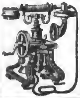
Wien Westbhf. ab	7.30 Fr.	10.00 Fa.	3.40 Na.	8.20 A.	8.30 A.	10.10 A.
Prag K. F. J. B. „	—	7.20 Fr.	·	6.00 Fa.	5.00 Fa.	—
Karlsbad Z. B. „	—	8.22 N.		9.10 Fa.	9.30 Fa.	—
Linz „	11.20 Va.	1.33 Na.	7.40 A.	10.41 A.	11.39 A.	3.12 Na.
Gmunden an	3.18 Na.	3.10 „	10.11 „	[illegible]	6.01 Fr.	6.01 Fr.
Bad Ischl „	4.36 „	4.06 „	11.10 „		7.01 Fa.	7.01 Fa.
Aussee „	6.04 „	6.00 „			8.01 „	8.31 „
Salzburg „	2.02 „	4.10 „	11.14 „		2.43 Fr.	6.45 Fr.
Bad Reichenhall an	3.24 „	6.24 A. · 8.10 A.	1.12 Fr.			8.30 Fa.
München „	5.41 „	7.58 A.	6.36 Fr.		8.30 Fr.	12.17 Na.
Badgastein „	7.52 A.	7.10 „	6.10 „	8.30 Fr.	·	6.00 Fa.
Innsbruck „	10.00 „	10.00 „	7.10 „	7.10 „	·	12.45 Na.

Innsbruck ab	3.30 Na.	6.40 A.	6.40 A.	10.45 A.	7.10 Fr.	7.10 Fr.
Badgastein „	6.30 A.	8.20 „		·	10.10 Fa.	10.10 Fa.
München „	5.40 A.		10.10 „	·	9.00 „	10.02 Fa.
Bad Reichenhall „	6.10 A. · 7.20 A.		9.28 „		10.00 „	9.00 „
Salzburg „	9.21 N.		1.20 Na.	6.25 Fr.	1.05 Na.	2.55 „
Aussee „	8.00 „		8.00 „	·	10.30 Na. 9.02 Fa.	·
Bad Ischl „	9.23 „		9.23 „	6.50 „	1.17 Na. 10.03 „	9.38 „
Gmunden „	10.34 „		10.30 „	7.32 „	2.00 „ 11.53 „	3.30 „
Linz an	12.53 Na.		3.30 Fr.	9.03 Na.	3.22 Na.	5.35 „
Karlsbad Z. B. „	·		7.57 A.	·	9.02 Fa.	6.00 Fa.
Prag K. F. J. B. „			11.00 Fa.	·	8.20 A.	·
Wien Westbhf. „	6.00 Fr.	6.30 Fr.	7.30 Fr.	12.55 Na.	7.15 „	9.20 A.

[illegible] Direkte Wagen I. und II. Klasse zwischen Wien—München—Paris, Wien—Zürich—Basel, III. Klasse zwischen Wien—Zürich, I., II. und III. Klasse Wien—Bregenz, Speisewagen zwischen Wien—Innsbruck. [illegible]
[illegible]
[illegible]

Digitized by Google

Wilhelm Beck & Söhne
k. u. k. Hoflieferanten
Wien, VIII. Langegasse 1, Zentrale.
FILIALEN: Lemberg, Innsbruck, Sarajevo.
Uniformen, Uniformsorten • • •
Kürschnerwaren und Kappen •
für Eisenbahnen. 651

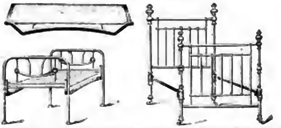
Deckert & Homolka
Elektrotechnisches Etablissement
Fabriks- u. Engros-Lager IV. Favoritenstr. 42. WIEN Niederlage u. Installation I. Kärntnerstr. 42.
Budapest. Prag. Brünn. Paris.
Fabrikation • Installation

von Telegraphen- und Mikrotelephon-Apparaten für alle Zwecke, insbesondere für den Eisenbahn-Signal-, Sicherheits- und Meldedienst, Blitzableitern, Dynamos, Elektromotoren und Ventilatoren, Wasserstands-Anzeigern, Beleuchtungskörpern, staub- und wasserdicht. 546

Schrauben- u. Schmiedewaren-Fabriks-Aktiengesellschaft
Brevillier & Co. und A. Urban & Söhne
Wien, VI. Magdalenenstraße 18. 669
Fabriken: Neunkirchen an der Südbahn, Floridsdorf und Gradenberg. Nieten, Schrauben, Muttern, Drahtstiften und Schmiedewaren.

RUNDSCHAU FÜR TECHNIK UND WIRTSCHAFT
ZENTRALORGAN FÜR DIE FORTSCHRITTE DER INDUSTRIE, VERKEHRSTECHNIK, FÜR SOCIALPOLITIK, VOLKSWIRTSCHAFT u. VERWALTUNG
HERAUSGEBER DIPL. ING. ALFRED BIRK, EISENBAHNOBERING. a. D., O. Ö. PROF. a. D. K. K. DEUTSCHEN TECHN. HOCHSCHULE IN PRAG
VERLAG VON A. HAASE, PRAG I, ANNAHOF. POSTSPARKASSENKONTO 50.308. TELEPHON 308.
Alleinige Anzeigen-Aufnahme
M. Pozsonyi, Wien,
IX. Hörlgasse 5.

Um meine Waschmaschinen à 24 Kronen
mit einem Schlage überall einzuführen, habe ich mich entschlossen, dieselben zu obigem billigen En gros-Preis *ohne Nachnahme zur Probe* zu senden! Kein Kaufzwang! *Ziel 3 Monate!* Durch Seifenersparnis verdient sich die Maschine in kurzer Zeit! Leichte Handhabung! Leistet mehr wie eine Maschine zu 70 Kronen! Die Maschine ist aus Holz, nicht aus Blech und ist unverwüstlich! Größte Arbeitserleichterung! Schont die Wäsche wie bei der Handarbeit!
Schreiben Sie sofort an:
Paul Alfred Goebel, Innsbruck.
Vertreter auch zu gelegentlichem Verkauf überall gesucht.
Bitte nicht zu vergessen, die Bahnstation anzugeben, nach welcher die Maschine geschickt werden soll.

Österreichische
Siemens-Schuckert-Werke
Wien, XX/2. Engerthstraße 150.
Elektrische Beleuchtung 444
Elektrische Kraftübertragung
Elektrische Bahnen
Dynamomaschinen • • • | • Elektromotoren •
Schaltapparate | Zähler
Installationsmaterial. • • | • • Bogenlampen. • •
Installationsbureau: VI/1 Mariahilferstraße Nr. 7.

HUTTER & SCHRANTZ A.-G.
SIEBWAREN- u. FILZTUCHFABRIKEN.
K. u. K. HOF-LIEFERANTEN
Wien, VI. Windmühlgasse Nr. 20

empfehlen: **Stahldraht-Matratzen, Eisen- und Messing-Möbeln** etc. etc. in vorzüglichster Ausführung zu sehr mäßigen Preisen.
Illustrierte Kataloge gratis und franko.

Darlehen!
Allgemeine Cautionsbank Aktiengesellschaft
General-Repräsentanz für Österreich:
WIEN, IV. Technikerstraße Nr. 5.

Die Allgemeine Cautionsbank gewährt an **Eisenbahnbeamte** Darlehen gegen Gehaltsvormerkung zu außerordentlich günstigen Bedingungen, u. zw.: 1. Die Bank fordert an Darlehenszinsen pro anno $6^1/_2$%; selbstredend immer von der verbleibenden Restschuld. 2. Der Darlehenswerber hat sich hinsichtlich seines Gesundheitszustandes einer ärztlichen Untersuchung zu unterziehen. Die übliche teure Lebensversicherung wird jedoch nicht verlangt. Für den Fall des Ablebens des Darlehenswerbers erlischt die restierende Schuld, so daß den Erben keinerlei Verpflichtung auferlegt bleibt. Für diesen seitens der Bank gebotenen Vorteil ist alljährlich ein mäßiges Schadendeckungsentgelt, dessen Höhe sich nach dem Alter des Darlehenswerbers richtet, immer nur von der verbleibenden Restschuld zu bezahlen. 3. Die übliche Stellung der Bürgen kann gegen eine einmal zu entrichtende mäßige Zahlung unterbleiben. (3 Perzent der Darlehenssumme.) 4. Bei der Erteilung des Darlehens werden als einmalige Kosten die Barauslagen und 1 Perzent Bankprovision in Abrechnung gebracht.

Zu weiteren Informationen ist die Bank jederzeit bereit und stehen Antragsformulare zur Verfügung. 701

Für den Inseratenteil verantwortlich Annoncen-Expedition M. Pozsonyi, Wien, IX. Hörlgasse 5.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten. — Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hilscher. — Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

University Library
JAN 2 1909

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

Redaktion und Administration:
WIEN, I. Eschenbachgasse 11.
Telephon Nr. 365.
Postsparkassen-Konto der Administration: Nr. 806.245.
Postsparkassen-Konto des Club: Nr. 850.696.
Beiträge werden nach dem vom Redaktions-Komitee festgesetzten Tarife honoriert.
Manuskripte werden nicht zurückgestellt.

ORGAN
des
Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

Erscheint von April bis Oktober am 1. und 15. jedes Monates
von November bis März jeden Montag.

Abonnement inkl. Postversendung
in Österreich-Ungarn:
Ganzjährig K 10. Halbjährig K 5.
Für das Deutsche Reich:
Ganzjährig Mk. 12. Halbjährig Mk. 6.
Im übrigen Auslande:
Ganzjährig Fr. 20 Halbjährig Fr. 10.
Bezugsstelle für den Buchhandel:
Spielhagen & Schurich in Wien.
Einzelne Nummern 30 Heller.
Offene Reklamationen portofrei.

№ 32. Wien, den 7. Dezember 1908. XXXI. Jahrgang.

Putzwolle

kardiert in Strähnen,
offeriert in allen erdenklichen Qualitäten die

Erste österr. mechanische Putzwollfabrik
RUDOLF LÖWI
Wien, II. Engerthstraße 173–175.
Erstes und größtes Etablissement dieser Art, dessen Inhaber die kardierte Putzwolle vor 13 Jahren in Österreich mit größtem Erfolge einführte.
Monatliches Fabrikat über 100.000 Kilogramm.

Stefan v. Götz & Söhne
Wien und Budapest
Wien
XX/1. Bez., Gießmanngasse 2.
XX/1. Nordwestbahnstraße 53.
Budapest
b. Ganz & Co., Steinbrucherstr.
Eisenbahn-Sicherungsanlagen
Bahnschranken mit und ohne Vorläutesicherung,
Zentralweichenstellungen
Signalanlagen, Industriegeleisesicherungen, Geleisesperrbäume, Wechselsperren, Sperrschuhe, Sicherungs- und Signaleinrichtungen aller Art für Eisenbahnen und Ausrüstung hiezu.
Rein pneumatische Niederdruck-Weichen und Signalstellung nach den Patenten der General Railway Signal Co., Buffalo und Rochester U.S.A. und der British Pneumatic Railway Signal Co., Ltd. London.
Werkzeuge und Gebrauchsartikel
für den
Bahnbau, Bahnerhaltungs-
und
Betriebsdienst
Berg- und Hüttenwesen
Bremsschuhe, Waggonschieber etc. Patent Büßing
Bremsschlitten Patent Schön.
Seuthe'sche Knall- und Lichtsignale
Telegramm-Adresse: Bahngötz Wien Telephon.
„A B C"-Code fünfte Ausgabe in Verwendung.
Telephon 21682 und 21683 interurban. 637

Leopolder & Sohn
Wien, III/1 Erdbergstraße 52.
Leipzig-Schleussig, Seumestraße 86.
Fabrik für Telegraphen-Apparate, Telephone und Telephon-Zentral-Umschalter, elektrische Stations-Deckungssignale und Bahnwächter-Läutewerke für Eisenbahnen, Telegraphen-Batterien und Leitungsmateriale, Wassermesser eigenen Patentes für städtische Wasserwerke, Bierbrauereien und Maschinenfabriken. 666
Alle Telephon- und Telegraphen-Einrichtungen werden prompt ausgeführt und Voranschläge **kostenfrei** ausgearbeitet.


Echte Brillant- und Diamantringe von fl 5 bis 500
Echte Brillant- und Diamant-Ohrringe von fl 10 bis 1000
in selten großer Auswahl, sowie reichhaltiges Lager in Gold-, Silber- und Juwelen-Gegenständen preiswert.

Bei Barzahlungen 10 Prozent.
Illustrierte Preisliste gratis und franko.
A. E. DOLLINGER, en gros und en detail.
Wien, IV. Favoritenstraße Nr. 22

Schrauben- u. Schmiedewaren-Fabriks-Aktiengesellschaft
Brevillier & Co. und A. Urban & Söhne
Wien, VI. Magdalenenstraße 18. 669
Fabriken: Neunkirchen an der Südbahn, Floridsdorf und Gradenberg. Nieten, Schrauben, Muttern, Drahtstiften und Schmiedewaren.

Schnelldreh-Revolverstahl №5/
Marke: 5/
als Schnell- und Hart-Drehstahl noch dort zu verwenden wo kein anderer mehr aushält!
Rudolf Schmidt & Co., Gußstahlwerk, Wien, X./3.

Digitized by Google

Garvens-Werke

WIEN

II. Handelskai 130

fabrizieren und halten großes Lager von:

Pumpen aller Art:

Baupumpen
Stationsbrunnenpumpen
Expreßpumpen f. große Förderhöhen
Pumpen für Villen und Wohnhäuser und Fabriksanlagen
Pumpen für Haus- u. Wasserleitungen.

Waagen für jeden Zweck:

Stationsbrückenwaagen
Kohlenwaagen
Magazinswaagen.

847

Kataloge u. Kostenvoranschläge auf Verlangen portofrei und kostenlos.

K. k. priv. **Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt**

Errichtet im Jahre 1825. **Wien, I. Wollzeile 39.**

Die Anstalt versichert: a) Gebäude samt deren Zubehör,
b) Mobilien aller Art 613
c) Bodenerzeugnisse gegen Hagelschlag.

Reservefond d. Anst.: K 8,378.191 17 Ges.-Versicherungssumme K 2.408,808.638
Anzahl der Mitglieder: 159 054.

Wien, den 1. Oktober 1908.

Winter 1908/09 — K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft — Winter 1908/09

Reiseverbindungen zwischen Wien, den Alpenländern, Italien und Ungarn.

Giltig vom 1. Oktober 1908.

[illegible]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft

Winter 1908/09 — **Schnellzugs-Verbindungen.** — Winter 1908/09

Giltig vom 1. Oktober 1908

WIEN—ITALIEN

über Cervignano — über Cormons — über Ala — über Pontafel

[illegible]

DEUTSCHLAND—ITALIEN

BUDAPEST—ITALIEN

[illegible]

Giltig ab 1. Oktober 1908.

K. k. Österreichische Staatsbahnen.

Kürzeste Zugverbindungen:

Wien—Arlberg—Paris—Genf.

[illegible]

Wien—Pontafel—Venedig—Rom und Mailand—Genua.

[illegible]

Wien—Lemberg—Odessa—Kiew und Czernowitz—Bukarest—Constanza—Constantinopel

[illegible]

Wien—Köln—Brüssel—London.

[illegible]

Wien—Prag

[illegible]

Wien—Eger—(Leipzig)—Cassel—(Köln)—Aachen.

[illegible]

Stadtbureau der k. k. österr. Staatsbahnen in Wien, I., Wallfischgasse 15.
Amtliches Verkehrsbureau der k. k. österr. Staatsbahnen in Berlin unter den Linden.

[illegible]

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ORGAN

des

Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

№ 32. Wien, den 7. Dezember 1908. XXXI. Jahrgang.

Clubversammlung: 15. Dezember 1908, Vortrag des Herrn Felix Leibinger, Prokurist der Firma Fruhwirth & Co. über: *„Eine Reise von Korfu nach Dalmatien"* mit Lichtbildern. Zu diesem Vortrag haben auch Damen Zutritt.

Räumliche Zugdeckung auf eingeleisigen Bahnen.

Von L. Kohlfürst.

Die in der Praxis Anwendung findenden Vorkehrungen, welche dem Zweck dienen, auf eingeleisigen Bahnen die Züge räumlich auseinander zu halten, um Gegenfahrten und gefährliche Nachfahrten zu verhindern, sind naturgemäß ebenso mannigfaltig und ungleichwertig, als die Bahnlinien in ihrer betriebstechnischen oder wirtschaftlichen Bedeutung und namentlich in bezug auf die Verkehrsdichte voneinander abweichen. Das Gemeinsame aller dieser Einrichtungen besteht aber darin, daß sie mit dem in Wirklichkeit vorhandenen Bedürfnis sich im richtigen Verhältnis befinden müssen, denn ob es sich z. B. um irgend eine bescheidene Kleinbahn oder um eine verkehrsreiche eingeleisige Vollbahn handelt, stets soll die Einrichtung ihre Aufgabe mit angemessener d. h. mit relativ-apodiktischer Sicherheit erfüllen.

Was die erstklassigen einspurigen Vollbahnen anbelangt, so sind für dieselben in der „Österr. Eisenbahnzeitung" (vergl. Nr. 25 vom 23. Oktober 1905, S. 277) bereits seinerzeit anläßlich des Spremberger Eisenbahnunfalles das Erfordernis strenger Blocksignalanlagen erhärtet und verschiedene Einrichtungen dieser Art besprochen worden, welche die Abwehr gegen gefährliche Nach- und Gegenfahrten in ganz gleichem Maße gewährleisten, als wie die vollkommensten einschlägigen Anordnungen die Sicherung der Zugfolge auf den doppelgeleisigen Bahnen verbürgen. Von dieser äußersten Höhe aus fallen die Ansprüche der eingeleisigen Bahnen rücksichtlich der Zugsicherungseinrichtungen in allen möglichen Abstufungen; es dürfte sonach statthaft erscheinen, für diesmal eine alte englische Einrichtung näher in Betracht zu ziehen, welche erst in den jüngsten Jahren auch auf das europäische Festland seinen Weg gefunden hat und den Vorzug besitzt, je nach seiner engeren Ausgestaltung den eingeleisigen Voll-, Neben- oder Kleinbahnen von weit auseinandergehender Bedeutung in bezug der räumlichen Auseinanderhaltung der Züge allerwärts und gleichermaßen die allerbesten Dienste leisten zu können.

Nach den für Großbritannien und Irland bestehenden Bestimmungen, welche so ziemlich allen zu berücksichtigenden Verkehrsverhältnissen der normalspurigen eingeleisigen Bahnen Rechnung tragen, darf sich auf solchen Linien 1. immer nur eine einzige Lokomotive im Dienst befinden, oder es muß 2. jeder Zug von einem Train porter begleitet sein, oder es muß endlich 3. das Train Staff (Zugstab-)System durchgeführt sein. Bezüglich dieser drei Zugsicherungsformen läßt sich hinsichtlich des ersten nichts weiter bemerken, als daß sie sich natürlich nur auf die untergeordneten Strecken mit einfachem Pendelverkehr bezieht. Der Train porter oder Pilotman — ein durch eine färbige Armbinde gekennzeichneter, für die Sicherheit des von ihm persönlich zu begleitenden Zuges verantwortlicher, fahrdienstleitender Beamter — findet in Anbetracht der Kostspieligkeit und Schwerfälligkeit dieser Institution seit Jahren bloß noch auf Industrialflügel oder ähnlichen eingeleisigen Abzweigungen von Hauptlinien Anwendung, während er auf allen ausgedehnteren, mehrere Stationen umfassenden Linien durch den Zugstab ersetzt ist.

Das Wesen dieser dritten Zugsicherungsform besteht bekanntlich darin, daß für jede einzelne, zwischen zwei benachbarten Kreuzungsstationen liegende Strecke ein Stab von bestimmter Form vorhanden ist, welcher bei der Zugabfertigung dem Lokomotivführer übergeben und von diesem nach zurückgelegter Fahrt in der Ankunftsstation wieder zurückerstattet werden muß, damit der Stab in gleicher Weise von einem nächsten in entgegengesetzter Richtung verkehrenden Zug neuerliche Verwendung finden kann. Da nun ohne den richtigen Stab kein Zug eine Strecke befahren darf, dabei aber nur ein einziger solcher Stab zur Verfügung steht, so erscheint also jeder gefährlichen Gegenfahrt oder Nachfahrt vorgebeugt. Ersichtlichermaßen langt aber

Digitized by Google

diese Anordnung nur für Bahnlinien, wo niemals mehrere Züge in gleicher Richtung abgelassen werden müssen, ohne daß Gegenfahrten stattfinden. Sollen solche Fälle Berücksichtigung finden, so wird die Zugstabeinrichtung durch Fahrscheine (Train-Staff-Tickets) erweitert, welche in versperrten Büchsen, zu denen der betreffende Zugstab als Schlüssel dient, in den Stationen hinterlegt sind.

Tritt der Fall ein, daß mehrere Züge sich folgen sollen, so erhält jeder derselben mit Ausnahme des zuletzt abgehenden, der den Zugstab selber mitbekommt, nur einen Fahrschein mit der Aufschrift „Staff following" (Stab folgt). Die in den Ankunftsstationen abzuführenden Fahrscheine werden gesammelt und an die betreffende überwachende Dienststelle der Verkehrsleitung übersendet, welche für entsprechenden Ersatz Sorge trägt; die Stäbe selbst bleiben unverändert in den Händen der Stationen. Sobald eine Station einen Zug mit dem Stab abgefertigt hat, kann keine Entnahme eines Fahrscheines mehr erfolgen, also auch kein Zug mehr in gleicher Richtung abgesendet werden, bevor nicht der letzte hierauf eintreffende Gegenzug den Stab wieder zurückbringt. Bei den neueren Einrichtungen dieser Art sind häufig die beiden Rückfahrscheinbüchsen derselben Strecke mit Hilfe eines elektrischen Stromkreises derart miteinander verbunden, daß das Ausheben jedes Fahrscheines von der Zustimmung der Nachbarstation oder wohl auch unmittelbar von der erfolgten Rückmeldung abhängig gemacht ist, daß der letzte in gleicher Richtung abgefertigte Zug sein Ziel richtig erreicht hat. Bei dieser durch die Ausgabe von Fahrscheinen verbesserten Anordnung ist ersichtlichermaßen die Freibewegung im Zugverkehr schon wesentlich erweitert und eine große Zahl der eingeleisigen Bahnen Englands findet damit das Auslangen, obgleich die Einrichtung noch nicht so durchgebildet ist, daß sie Kreuzungsverlegungen, welche etwa vor erfolgtem Zugstabaustausch der Stationen plötzlich einzuleiten wären, ermöglichen würde.

Um auch noch dieser Unzulänglichkeit abzuhelfen, hatte man — zuerst 1888 auf einigen Nebenlinien der London and North Western Railway — damit begonnen, die Zugstabanordnung durch Anfügung elektrischer Gegensperren derart zu vervollkommnen, daß die Gesamteinrichtung wie eine richtige Blockwerkanlage wirkt. Zu dem Ende erhielt jede der beiden Abschlußstationen einer Strecke für diese eine dem Zugverkehr entsprechende Anzahl, natürlich ganz gleichartiger Zugstäbe, welche in geschlossenen Blechbehältern unter elektrischer Sperre hinterlegt wurden. Die beiden Behälter standen nun durch die elektrische Verbindung derart voneinander in Abhängigkeit, daß von sämtlichen in den beiden Stationen vorhandenen Stäben für jede Zugfahrt immer nur ein einziger Stab entnommen werden konnte, welcher aber in einem der beiden Stabbehälter wieder eingelegt und unter Verschluß gebracht sein mußte, bevor sich, sei es in der einen oder in der anderen Station, für eine nächste Zugfahrt ein Stab neuerlich freibekommen ließ. Bei allen jüngeren Anordnungen dieser Art ist jede Freigebung eines Stabes auch an die ausdrückliche Zustimmungserteilung der Empfangstation des Zuges gebunden; desgleichen ist der elektrische Teil stets auch nebenbei für den Austausch von Weckersignalen, mitunter auch zum Fernsprechen eingerichtet. Diese von Webb und Thomson herrührenden Zugstabeinrichtungen haben im Verlaufe der Jahre, wenn auch nicht im Grundsätzlichen, so doch hinsichtlich der Durchbildung der mechanischen und elektrischen Einzelheiten manche wertvolle Verbesserungen erfahren und es sind derzeit alle verkehrsreicheren eingeleisigen Bahnen in Großbritannien und Irland, in Indien und in den britischen Kolonien damit ausgestattet. In Amerika fehlt es auch nicht an Abarten, an welchen behufs Umgehung der Webb und Thomsonschen Patente dieselben Zwecke mit anderen Nebenanordnungen zu erreichen versucht wurden, allein eher mit schlechtem als gutem Erfolg. Noch weniger kann eine bei den französischen Staatsbahnen versuchte, von Chassin ersonnene Zugstabeinrichtung der Webb und Thomsonschen Bauart gegenüber, was zweckmäßige Durchführung und tadellose Verläßlichkeit anbelangt, als gleichwertig gelten. Vor etwa zehn Jahren hat die Webb und Thomsonsche Vorrichtung auch in Italien Eingang gefunden, wo sie u. a. auf der elektrisch betriebenen Vollbahnlinie Lecco—Sondrio—Chiavenna in erweiterter Anordnung zur Einführung gekommen ist. Diese nach Leone Olpens Patent durchgeführte Verbesserung besteht in der Kombination der Zugstabeinrichtung mit den Weichen- und Signalstellwerken, wodurch für die Entnahme jedes Zugstabes nebst den gewöhnlichen Vorbedingungen der englischen Bauart auch noch die angemessenen richtigen Weichen- und Signallagen erforderlich werden. Diese Abhängigkeit ist einfach mit Hilfe von Zustimmungskontakten erreicht, welche an den betreffenden Stellhebeln angebracht, in den Stromkreisen der elektrischen Zugstabanlage eingeschaltet und je nach der Hebellage geschlossen oder unterbrochen werden. Auch sind gewisse Signale oder Weichen in den Stationen sowohl als namentlich ausnahmslos auf den Strecken mittels Verschlüssen festgelegt, welche nur durch den als Schlüssel ausgebildeten Zugstab der in Betracht kommenden Strecke geöffnet werden können, so daß die Möglichkeit von Hebelumstellungen unbedingt an das Vorhandensein des Zugstabes gebunden ist.

Eine im Grundsächlichen ebenfalls der Webb und Thomsonschen Einrichtung gleichende, bezüglich der Ausführungsmittel jedoch den in Mitteleuropa und namentlich in Deutschland angewendeten Sicherungen verwandte vom Telegrapheninspektor L. Martin (D. R. P. 175.524) angegebene, von der bekannten Braunschweiger Signalbauanstalt Max Jüdel & Co. ausgeführte Zugstabanordnung steht seit 1. November 1907 mit bestem Erfolge auf der eingeleisigen Sächsischen Staatsbahnlinie Neuölsnitz—Wüstenbrand in Anwendung und diese jüngste Abart verdient schon in Berücksichtigung ihrer Anpassung an das auf den zweigeleisigen Strecken Bestehende seitens der maßgebenden Fachkreise besondere Beachtung. Diese Durchführung besitzt ja auch, da bei derselben für die Stabverschlüsse Siemenssche Blockfelder benützt sind, welche

Digitized by Google

zu ihrer Auslösung mindestens einer Reihe von 20, von einem Siemensschen Magnetinduktor zu liefernde Ströme wechselnder Richtung bedürfen, von vorhinein bezüglich der Sicherung gegen fälschliche Betätigungen, die etwa durch atmosphärische Entladungen verschuldet werden könnten, sowie hinsichtlich des Ausfalles aller laufenden Strombeschaffungskosten bezw. hinsichtlich der geringen Unterhaltungskosten überhaupt, alle die bekannten Vorzüge, welche den Siemensschen Blockeinrichtungen eigentümlich sind, den vorhin besprochenen elektrischen Anordnungen aber fehlen.

In den beiden die Strecke abschließenden Zugfolgestationen befindet sich je ein für diese Strecke bestimmtes Stabwerk, welches aus dem Behältnis für die Stäbe und zwei darüber angebrachten Siemensschen Blockfeldern besteht. Von den letzteren arbeitet das eine als Sperrfeld, das andere als Freigebefeld. In die elektrische Verbindung, welche von Station zu Station durch zwei Leitungen und die Erdleitung vermittelt wird, ist ganz ähnlich wie bei den Blocksignaleinrichtungen der doppelgeleisigen Linien an jedem der beiden Stabwerke eine auf gleichgerichtete Ströme ansprechende Klingel nebst Wecktaster nebengeschaltet. In dem kastenförmigen Behälter der Zugstäbe liegen diese in einem senkrechten engen Schlitz übereinander, wobei ihre Enden sowohl an der Vorderwand als an der Rückwand des Kastens etwas vorstehen. Der Schlitz hat zu oberst eine kreisförmige Erweiterung, welche zum Einlegen der von den Führern eingetroffener Züge zurückerstatteten Stäbe dient, und endigt unten in einen wagrecht nach rechts abweichenden kurzen Schenkel, der an seinem freien Ende ebenfalls eine Erweiterung aufweist, welche ihrerseits zur Entnahme der Stäbe bestimmt und für gewöhnlich durch einen elektrisch geblockten Handschieber verschlossen ist. Sobald ein Stab beim Einlegen in den Behälter gelangt, geht er an einem Steigrädchen vorüber, das mit einer Gegensperre versehen nur den Weg nach abwärts freigibt, aber keinen Rückgang gestattet, so daß sich also an der Einlegestelle ein im Schlitz hinterlegter Stab nie mehr entnehmen läßt. Die aus einem 26 *mm* starken, 468 *mm* langen Stahlrohr hergestellten Zugstäbe sind mit vier Einkerbungen versehen, mit welchen sie im vorerwähnten Aufbewahrungsschlitze in angemessenen Führungen laufen, so daß jeder Stab nach Art eines Schlüssels von besonderer Bartform nur in einem oder in dem anderen der beiden Stabwerke derselben Strecke hinterlegt werden kann.

An jedem Stabwerk sind nebst den bereits angeführten Teilen auch noch zwei besondere Entriegelungstaster vorhanden, welche dazu dienen, entweder das Freigebefeld der Nachbarstation oder auch das des eigenen Stabwerkes zu entblocken. Diese Entriegelung geschieht ebenso wie die Entblockung des Sperr- oder des Freigebefeldes durch Niederdrücken des entsprechenden Tasterknopfes bezw. der zugehörigen Druckknopfstange und gleichzeitiges sechsmaliges Umdrehen der Induktorkurbel. Während der zugfreien Zeit zeigt die Farbenscheibe des Sperrfeldes rot, jene des Freigabefeldes weiß, d. h. in beiden Stationen ist das Sperrfeld geblockt, demzufolge es jede Handschieberbewegung, also jede Stabentnahme verhindert, wogegen das Freigebefeld entblockt und bedienbar ist.

(Schluß folgt.)

Die Neuausgabe des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 22. Dezember 1908*).

Am 22. September 1908 hat im Bundeshause in Bern die Niederlegung der Ratifikationen des auf Grund der Ergebnisse der im Juli 1905 in Bern abgehaltenen Revisionskonferenz am 19. September 1906 von den Bevollmächtigten der Vertragsstaaten unterzeichneten Zweiten Zusatzübereinkommens zu dem Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. Oktober 1890 stattgefunden. Die Bestimmungen des Zusatzübereinkommens werden 3 Monate nach dem Tage der Niederlegung der Ratifikationen, also mit dem 22. Dezember 1908, in Wirksamkeit treten. Sie sind in der Zeitschrift von 1906, S. 347 u. ff., abgedruckt. Gemäß dem von der Revisionskonferenz erhaltenen Auftrag sind vom Zentralamt in gleicher Weise, wie es seinerzeit mit dem Inhalt des Zusatzübereinkommens vom 16. Juni 1898 geschehen ist, die in dem Zweiten Zusatzübereinkommen enthaltenen Bestimmungen in das Internationale Übereinkommen eingearbeitet und ist eine Neuausgabe des Internationalen Übereinkommens erstellt worden, die das Datum vom 22. Dezember 1908 trägt und die sämtlichen von diesem Tage an geltenden internationalen Vorschriften für den Eisenbahn-Frachtverkehr enthält. Von der Neuausgabe wird den Eisenbahnen je ein Druckabzug unentgeltlich und der weitere Bedarf gegen Vergütung der Erstellungskosten angegeben. Einzelne Exemplare können bei dem Zentralamt zum Preise von Fr. 1·55 bezogen werden, in welchem Preise das Porto für die Zusendung inbegriffen ist.

Wir wollen nicht unterlassen, an diese Mitteilung einige Bemerkungen über das gegenwärtige Geltungsgebiet des Internationalen Übereinkommens anzuknüpfen. Zu den Staaten, welche das Übereinkommen von 1890 unterzeichnet haben (Belgien, Deutschland, Frankreich, Italien, Luxemburg, die Niederlande, Österreich und Ungarn, Rußland, Schweiz) sind seither, und zwar im Jahre 1897 Dänemark, im Jahre 1904 Rumänien und im Jahre 1907 Schweden hinzugetreten. Die Länge der Eisenbahnstrecken, die dem Übereinkommen unterstellt sind, ist von ursprünglich 152.136 *km* auf 233.991 *km***) angewachsen. Inhaltlich hat das Übereinkommen diejenigen Änderungen erfahren, die mit Bezug auf die Anlage 1 (Vorschriften betreffend die bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenstände) in einer Zusatzvereinbarung vom 16. Juli 1895 formuliert und die weiter in den beiden Zusatzübereinkommen vom 16. Juni 1898 und nun vom 19. September 1906 enthalten sind, denen die Revisionskonferenzen vom März 1896 und vom Juli 1905 vorangingen. Auch die Zusatzübereinkommen beschränken sich auf die Fortentwicklung einzelner Bestimmungen des Übereinkommens, dessen Grundlagen keine Veränderungen erfahren haben. In einer Zusatzerklärung vom 20. September 1893 wurden die für die Annahme neuer Staaten in den Verband geltenden Bedingungen festgestellt.

Der von der Kritik wiederholt ausgesprochene Gedanke, daß es von Vorteil gewesen wäre, die Vorschriften des

*) Die offizielle „Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport“, Oktoberheft 1908, enthält über diese Neuausgabe und die Veranlassung hiezu die nachstehend abgedruckte Mitteilung.

**) 230.094 *km* am 31. März 1907 zuzüglich der 3897 *km* Schwedens.

Digitized by Google

Internationalen Übereinkommens auf den internen Eisenbahn-Frachtverkehr der Vertragsstaaten auszudehnen, ist auch in den Revisionskonferenzen nicht aufgenommen worden. Wohl aber hat sich der tatsächliche Zustand dieser Forderung angenähert. Die gleichzeitig mit der Einführung des Internationalen Übereinkommens und seither auf autonomem Wege durchgeführten Änderungen in den für den inneren Eisenbahnverkehr der einzelnen Staaten geltenden Vorschriften und reglementarischen Bestimmungen haben eine weitgehende Übereinstimmung dieser mit den Vorschriften des Internationalen Übereinkommens herbeigeführt. Soweit, wie z. B. in Frankreich anläßlich der neuerlichen Änderung des Art. 103 des Handelsgesetzbuches, die Wege weiter auseinanderzugehen scheinen, handelt es sich um verkehrsfreundliche Neuerungen, die in einer näheren oder ferneren Zukunft auch für das Internationale Übereinkommen vorbildlich werden dürften. Dasselbe wird von den über das Internationale Übereinkommen hinausgehenden Bestimmungen in der gegenwärtig in Revision befindlichen Verkehrsordnung in Deutschland und im Betriebsreglement für die österreichischen und ungarischen Eisenbahnen zu erwarten sein.

Mit der Unterstellung der von dem russischen Staate betriebenen Mittelasiatischen Bahn, der Sibirischen Eisenbahnen und der Taschkentbahn hat das Internationale Übereinkommen auch in Asien Fuß gefaßt. Wir werden kaum zu weit gehen, wenn wir den Beitritt auch des chinesischen Reiches für die anschließenden Eisenbahnstrecken als eine Eventualität bezeichnen, die in absehbarer Zeit eintreten kann. Näher allerdings wird der Beitritt der heute noch außerhalb des Übereinkommens stehenden europäischen Staaten (Norwegen, England, Spanien, Portugal und die Länder des Orients, Serbien, Bulgarien, die Türkei und Griechenland) liegen. Zwischen den Eisenbahnen verschiedener dieser Länder und den Eisenbahnen benachbarter Vertragsstaaten ist der Wechselverkehr schon jetzt durch direkte und Transittarife geregelt, die auf der Grundlage des Internationalen Übereinkommens aufgebaut sind. Es mag sein, daß diese Regelung zurzeit und zur Not genügt. Aber der in stetiger Weiterentwicklung begriffene Verkehr wird sich auf die Dauer mit diesem Auskunftsmittel nicht begnügen. Dem Bedürfnis einer festen und klaren Rechtsordnung für den hier in Betracht kommenden Verkehr werden die Bedenken weichen müssen, die hüben und drüben dem Eintritt oder der Aufnahme in den Verband des Internationalen Übereinkommens noch entgegenstehen mögen.

Und auch bei der räumlichen Ausdehnung des Geltungsgebietes des Frachtrechtübereinkommens wird es nicht sein Bewenden haben. Die taktischen Bedenken, die einer internationalen Regelung auch auf dem Gebiete des Personen- und Gepäcksverkehres entgegengestanden haben, sind heute nicht mehr berechtigt. Wohl aber hat der Reisendenverkehr einen Umfang angenommen, dem die Feststellung der Rechte und Pflichten von Bahnen und Publikum je innerhalb der Grenzen der einzelnen Staaten oder des Geltungsgebietes der einzelnen Eisenbahnverbände tatsächlich nicht mehr genügt. Auch hier handelt es sich um einen Weltverkehr, der so weit als immer möglich unter einfache und klare Rechtsregeln gestellt werden sollte. Dem Verband der Staaten, der die Aufstellung internationaler Vorschriften für den Frachtverkehr unternommen und durchgeführt hat, wird es zustehen, der Frage näherzutreten, ob nicht für die Aufstellung einheitlicher Vorschriften auch für den Personen- und Gepäckverkehr die Zeit gekommen sei.

Statistik der österreichischen Kleinbahnen und diesen gleichzuhaltenden Bahnen sowie Schleppbahnen für 1906.

Nunmehr ist auch der II. Teil der österreichischen Eisenbahnstatistik für das Jahr 1906 zur Veröffentlichung gelangt. Dieser Publikation, welche die Kleinbahnen und diesen gleichzuhaltenden Bahnen sowie die Schleppbahnen zum Gegenstande hat, sind nachstehende besonders erwähnenswerte Daten zu entnehmen.

Die Gesamtlänge (Baulänge) der Kleinbahnen und diesen gleichzuhaltenden Bahnen auf österreichischem Staatsgebiete betrug mit Schluß des Jahres 1906 rund 569 *km*, wovon 541 *km* als Kleinbahnen konzessioniert bezw. anerkannt sind.

Bei Berücksichtigung der bei den bereits bestehenden Bahnstrecken im Gegenstandsjahre eingetretenen Längenänderungen ergibt sich ein Längenzuwachs von rund 14 *km* oder 2·59%, welcher zur Gänze auf die neueröffnete elektrische Bahn Lana—Meran und die Drahtseilbahn Innsbruck—Hungerburgplateau (Hungerburgbahn) sowie auf neue Linien der elektrischen Straßenbahnen in Wien, Brünn, Prag und Reichenberg, ferner der Grazer Tramway und der Triester Kleinbahnen entfällt. Die in Rede stehenden Bahnen sind sämtlich Privatbahnen; dieselben stehen mit Ausnahme der rund 25 *km* langen Lupków-Cisnaer Kleinbahn, welche vom Staate für Rechnung der Eigentümer betrieben wird, im Privatbetriebe.

Nach der Art des Betriebes verteilt sich die oben angegebene Gesamtlänge von 569 *km* auf den elektrischen Betrieb mit 486 *km* (einschließlich der 2·3 *km* langen Drahtseilbahnstrecke der Mendelbahn), auf den Dampfbetrieb mit 67 *km*, auf reine Drahtseilbahnen mit rund 2 *km* und auf Pferdebahnen mit 14 *km*.

Im Vergleiche zum Jahre 1905 erhöhte sich die Länge der Bahnen mit elektrischem Betrieb um 14·345 *km*, jene der Drahtseilbahnen um 0·836 *km*, während sich die Länge der Bahnen mit Pferdebetrieb um 0·838 *km* verminderte.

Die Länge der Bahnen mit Dampfbetrieb blieb die gleiche.

Im ganzen waren von der Gesamtlänge dieser Bahnen 249·3 *km* = 43·79% zweigeleisig; 349·9 *km* = 61·46% besaßen normale und 219·4 *km* = 38·54% schmale Spurweite.

Zahnradbahnen waren von den Bahnen mit elektrischem Betrieb 0·8 *km* und von jenen mit Dampfbetrieb 14·2 *km*.

Das aufgebrachte Anlagekapital der Kleinbahnen und diesen gleichzuhaltenden Bahnen betrug mit Schluß des Jahres 1906 im ganzen 233·13 Millionen Kronen (gegen 1905 + 3·17%), und zwar 53·81 Millionen in Stamm- und Prioritätsaktien, 3 Millionen in Prioritätsobligationen, 167·32 Millionen an sonstigen Anlehen und 9 Millionen an anderweitigen Kapitalszuflüssen.

Das verwendete Anlagekapital belief sich mit Ende 1906 auf 225·90 Millionen Kronen (+ 2·38%) und das amortisierte auf 3·74 Millionen Kronen (+ 25·63%).

An Fahrbetriebsmitteln waren im ganzen 28 (hierunter 5 elektrische) Lokomotiven (gegen 1905 unverändert), 1635 Motorwagen (+ 11), 1477 Personenwagen (+ 61) und 160 (+ 1) Lastwagen vorhanden.

Den Verkehr anlangend, wurden auf den Kleinbahnen und diesen gleichzuhaltenden Bahnen im Jahre 1906 insgesamt 302·35 Millionen (elektrischer Betrieb 296·39, Dampfbetrieb 0·62, Drahtseilbahnen 0·89, Pferdebetrieb 4·45 Mill.) Personen befördert, was gegenüber dem Vorjahre einer Verkehrssteigerung von 31·16 Millionen Personen = 11·49% entspricht.

Digitized by Google

An Gütern (einschließlich Gepäck) gelangten rund 398.000 *t* (elektrischer Betrieb 179.000, Dampfbetrieb 219.000 *t*) zur Beförderung (im Vergleiche zum Jahre 1905 + 6·27%).

Die Betriebseinnahmen der Kleinbahnen und diesen gleichzuhaltenden Bahnen beliefen sich im Jahre 1906 auf 42·33 Millionen Kronen (hierunter beim elektrischen Betriebe 41·04 Millionen).

Auf das Kilometer Betriebslänge entfielen sohin K 78.907. Gegenüber dem Jahre 1905 erhöhten sich die Betriebseinnahmen im ganzen um 10·26% und pro Kilometer Betriebslänge um 7·06%.

An den gesamten Transporteinnahmen partizipierte der Personenverkehr mit 98·67% und der Güterverkehr mit 1·33%.

Die Betriebsausgaben beliefen sich im ganzen auf 27·08 Millionen Kronen (hierunter elektrischer Betrieb 26·19 Millionen), d. i. pro Kilometer Betriebslänge auf K 50.475.

Gegenüber dem Vorjahre sind die Betriebsausgaben im ganzen um 10·41% und pro Kilometer Betriebslänge um 7·19% gestiegen.

Der Anteil der eigentlichen Betriebsausgaben an den Betriebseinnahmen betrug beim elektrischen Betriebe 57·87%, beim Dampfbetrieb 53·26%, bei den Drahtseilbahnen 61·08% und bei den Bahnen mit Pferdebetrieb 74·51%.

Der Betriebsnettoertrag des Jahres 1906 bezifferte sich auf 16·87 Millionen Kronen (hierunter 16·46 Millionen beim elektrischen Betriebe).

Es resultiert sohin pro Kilometer Betriebslänge ein Nettoerträgnis von K 31.448.

Im Jahre 1905 hatte der Nettoertrag 15·29 Millionen Kronen (14·96 Millionen beim elektrischen Betriebe), das ist pro Kilometer Betriebslänge K 29.353 betragen.

Die Anzahl der bei den Kleinbahnen und diesen gleichzuhaltenden Bahnen Angestellten (Beamte, Unterbeamte, weibliche Bedienstete und Diener) belief sich mit Ende 1906 auf 9431 (gegen 1905 + 197). Ferner waren im Jahresdurchschnitte 1578 (+ 60) Arbeiter im Taglohne beschäftigt.

Für Besoldungen, Löhne und sonstige Bezüge der Angestellten sowie der Arbeiter im Taglohne wurden im Jahre 1906 14·27 Millionen Kronen (gegen 1905 + 0·51 Millionen Kronen = 3·71%) verausgabt.

Bezüglich der Schleppbahnen ist zunächst hervorzuheben, daß die Anzahl derselben mit Ende 1906 2016 (gegen 1905 + 69) betrug. Die Gesamtlänge dieser Bahnen belief sich auf 1285 *km* (+ 20). Unter den Schleppbahnen befanden sich 354 Bergwerks- und Hüttenbahnen (Montanbahnen), 1213 Industriebahnen (Fabriksbahnen), 206 land- und forstwirtschaftliche Bahnen und 243 sonstige Bahnen für Privatzwecke. Von der Länge der Schleppbahnen per 1285 *km* wurden 1048 *km* mit Dampf, 228 *km* mit animalischer und 9 *km* mit elektrischer Kraft betrieben.

CHRONIK.

Allerhöchste Auszeichnungen von Clubmitgliedern anläßlich des Regierungsjubiläums.

Se. k. u. k. Apostolische Majestät haben mit allerhöchster Entschließung vom 30. November d. J. allergnädigst zu verleihen geruht:

Taxfrei den Ritterstand: dem Generalinspektor der österreichischen Eisenbahnen Karl Pascher;

den Stern zum Komturkreuze des Franz Joseph-Ordens: dem Hofrate und Staatsbahndirektor in Innsbruck, Wilhelm Edler von Drathschmidt von Bruchheim, dem Hofrate, Generaldirektor der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, Dr. Alexander Ritter von Eger;

taxfrei das Ritterkreuz des Leopold-Ordens: dem Ministerialrat im Eisenbahnministerium Dr. Hans Kolisko, dem Vizepräsidenten der österreichischen Eisenbahn-Verkehrsanstalt Hofrat i. P. Johann Edlen Poschacher von Arelshöh;

das Komturkreuz des Franz Josephs-Ordens: dem Hofrat Generalrepräsentanten der Internationalen Schlafwagengesellschaft in Wien Alfons Edler von Glaser, dem Reichsratsabgeordneten, Mitglied des Landesausschusses, in Wien Dr. Robert Pattai;

den Orden der Eisernen Krone III. Klasse: dem Oberinspektor der Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen Heinrich Graf, dem Oberbaurate im Eisenbahnministerium Dr. techn. Max Jüllig, dem Sektionsrate im Eisenbahnministerium Dr. Max Ritter von Pichler, dem Regierungsrate und Staatsbahndirektorstellvertreter in Wien Dr. Rudolf Schmitz, dem Regierungsrat und Direktorstellvertreter im Tariferstellungs- und Abrechnungsbureau des Eisenbahnministeriums Gustav Stelzel;

das Ritterkreuz des Franz Joseph-Ordens: dem Oberinspektor der österreichischen Staatsbahnen in Innsbruck Anton Albert, dem Oberinspektor der priv. österr.-ungar. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft Karl Neblinger, dem Ministerialsekretär im Eisenbahnministerium Dr. Hugo Rie, dem Baurate im Eisenbahnministerium Johann Rihošek, dem kaiserl. Rate, Inspektor der k. k. priv. österr. Nordwestbahn, Stationsvorstand in Korneuburg Josef Vettorl;

den Titel eines Hofrates: dem Generaldirektionsrate der österreichischen Staatsbahnen i. P. Otto Gebauer, dem Maschinendirektor der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft i. P. Ludwig Adolf Gölsdorf, dem Regierungsrate, Zentralinspektor der Nordbahndirektion i. P. Aug. Ritter von Loehr;

den Titel eines Regierungsrates: dem Oberinspektor der österreichischen Staatsbahnen Ladislaus Dragoni, dem Oberinspektor der österreichischen Staatsbahnen Theodor Frömmel, dem Oberinspektor und Direktionsleiter der k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang Johann Herrdegen, dem Zentralinspektor der priv. österr.-ungar. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft Viktor Reiber;

taxfrei den Titel eines Oberbaurates: dem Baurate im Eisenbahnministerium Theodor Grobois Edler v. Brückenau, dem Baurate im Eisenbahnministerium Eduard Lury;

taxfrei den Titel eines Baurates: dem Zentralinspektor der k. k. priv. österr. Nordwestbahn Eduard Wehrenfennig;

taxfrei den Titel eines kaiserlichen Rates: dem Inspektor der österreichischen Staatsbahnen Dr. Friedrich Benesch, dem Zentralinspektor der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn Nikolaus Fischmeister, dem Oberinspektor der k. k. priv. Südbahngesellschaft i. P. Jakob Kowy, dem Oberinspektor der k. k. österr. Nordwestbahn Adam Saffir;

das Goldene Verdienstkreuz mit der Krone: dem Bauoberkommissär der k. k. priv. böhm. Commerzialbahnen in Jičin Anton Adelberg, dem Oberoffizial der österreichischen Staatsbahnen Karl Löscher, dem Bahnsekretär der österreichischen Staatsbahnen Theodor Freiherr von Rinaldini, dem Titularinspektor der österreichischen Staatsbahnen in Czernowitz Sigmund Rösler.

Verkehr und Einnahmen der österreichischen Eisenbahnen im Monat September 1908.

A. Haupt- und Lokalbahnen.

Im Monate September 1908 wurden auf den österreichischen Haupt- und Lokalbahnen 20,392.281 Personen und 11,940.840 *t* Güter befördert und K 75,328.404 vereinnahmt, d. i. pro Kilometer K 3426.

Digitized by Google

Im gleichen Monate 1907 betrug die Einnahme K 73,781.486 oder pro Kilometer K 3380; es resultiert sonach für den Monat September 1908 eine Zunahme der kilometrischen Einnahmen um 1·4%.

In den ersten neun Monaten 1908 wurden 159,374.346 Personen und 101,378.218 *t* Güter befördert und K 616,799.794 vereinnahmt. In der gleichen Zeitperiode 1907 betrug die Einnahme K 597,647.360. Da die durchschnittliche Gesamtlänge der österreichischen Haupt- und Lokalbahnen für die neunmonatliche Betriebsperiode 1908 21.919 *km*, für den gleichen Abschnitt des Vorjahres dagegen 21.792 *km* betrug, so stellt sich die durchschnittliche Kilometereinnahme 1908 bisher auf K 28.140 gegen K 27.424 im Vorjahre, das ist um K 716 günstiger oder, auf das Jahr berechnet, pro 1908 auf K 37.520 gegen K 36 565 im Vorjahre, d. i. um K 955 oder um 2·6% günstiger.

B. Kleinbahnen.

Auf den Kleinbahnen und diesen gleichzuhaltenden Bahnen wurden bei einer durchschnittlichen Gesamtlänge von 600·5 *km* im Monate September 1908 31,089.515 Personen und 36.827 *t* Güter befördert und hiefür K 4,553.230 vereinnahmt. Im gleichen Monate 1907 resultierte bei einer durchschnittlichen Gesamtlänge von 572·2 *km* eine Gesamteinnahme von K 3,985.533.

Stand der Eisenbahnbauten in Österreich mit Ende September 1908. Die Baubewegung auf den österreichischen Eisenbahnen ergab am Ende des III. Quartals 1908 folgendes Bild:

Bezeichnung der Strecken	Länge der projektierten Linie in *km*	Hievon in *km*	
		im Baue am 1. Sept. 1908	verbleiben im Baue am 1. Okt. 1908
A. Hauptbahnen:			
I. Neubauten	51·3	51·3	51·3
II. Erweiterungsbauten:			
a) auf im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen	21·7	12·5	21·7
b) auf Privatbahnen	96·5	76·5	76·5
Summe der Hauptbahnen	169·5	140·3	149·5
B. Lokal- und Kleinbahnen:			
Neubauten	767·8	666·3	735·8

Es sind sonach durch den Beginn der Umlegung der Teilstrecke Kosten—Haan der k. k. Staatsbahnlinie Bodenbach—Komotau 5·3 *km* und der Erweiterung des Staatsbahnhofes Villach und seiner Anschlußstrecken 3·9 *km*, dann der elektrischen Kleinbahn in Bozen und Umgebung 3·5 *km*, mehrerer Kleinbahnen in Lemberg 13·5 *km* und der Lokalbahn Lemberg—Stojanów 87·5 *km*, somit 9·2 *km* Hauptbahn- und 104·5 *km* Lokal- und Kleinbahnstrecken zugewachsen. Abgefallen sind 32 *km* der vollendeten Lokalbahn Wekelsdorf—Parschnitz—Trautenau. Der Durchschlag im Richtstollen des Tauerntunnels erfolgte am 21. Juli 1907. Die Tunnelmauerung wurde nordseits auf 4635 *m* und südseits auf 2554 *m* fertiggestellt.

Bericht über die Feier des 60jährigen Bestandes des Österr. Ingenieur- und Architekten-Vereines. Der vom genannten Verein kürzlich versendete Bericht ragt weit über das gewöhnliche Maß einer Vereinschronik hinaus, denn er schildert, verwebt mit persönlichen Erinnerungen der alten Herren, den Werdegang der österreichischen Technik und zählt die vielen Bestrebungen des Vereines zur Hebung des Wissens und Könnens der österreichischen Techniker auf. Wer einmal die Geschichte unserer Technik schreiben wird, kann an dieser Schrift nicht achtlos vorübergehen.

Sie liegt auf unserem Lesetische zur Einsicht auf.

Heizbare Güterwagen. Auf den preußischen Staatsbahnen sind in diesem Winter abermals heizbare Güterwagen zum Transporte frostempfindlicher Güter in den Verkehr gesetzt worden. Diese Wagen haben die gewöhnliche Dampfheizung der Personenwagen und werden daher bei den Güterzügen unmittelbar hinter den Sicherheitswagen eingrangiert. Geheizte Güterwagen verkehren jetzt täglich in den Zügen Berlin—Köln, Berlin—Halle—Frankfurt a/M., Köln—Hamburg, Köln—Frankfurt a/M., Trier—Koblenz usw. Die Ladungen wechseln auf diesen Routen; so kommt vom Westen nach Berlin meist Wein, während von hier Mineralwasser, Bier u. dgl. abgeht. Auch für den Transport von Südfrüchten sind diese Wagen von großem Vorteil, da die Umhüllungen mit Stroh, Decken usw. sich nicht immer bewährt haben.

Stand und Ergebnisse der vom Lande Böhmen geförderten Lokalbahnen im Jahre 1906. Dem vom Landesausschusse des Königreiches Böhmen für das Jahr 1906 veröffentlichten „Statistischen Übersicht der Landesaktion zur Unterstützung von Eisenbahnen niederer Ordnung" entnehmen wir folgende Angaben:

Seit dem Bestande des Landesgesetzes vom 17. Dezember 1892, welches die intensive und systematische Förderung der Lokalbahnen anbahnte und ermöglichte, wurden im ganzen 33 Bahnen (die Lokalbahn Postelberg—Laun ist, weil im Jahre 1905 vom Staate eingelöst, hier nicht mehr berücksichtigt) mit einer Gesamtlänge von 1092 *km* und einem Anlagekapitale von K 127,490.350 durch Übernahme der Zinsengarantie für den größeren Teil des Aktienkapitals (durchschnittlich 73%) sichergestellt. Hievon wurden bis zum Ablaufe des Jahres 1906 dem Betriebe übergeben: 31 Bahnen mit einer Ausdehnung von 1075·1 *km* und einem Anlagekapital von K 125,220.050, wovon 73·14% die Landesgarantie genießen. Die nominelle Jahresbelastung des Landes durch diese Garantie für die im Betriebe befindlichen Bahnen beträgt K 3,852.503 oder für jeden Kilometer Bahn K 3583. Die faktische Belastung betrug im Jahre 1903 K 2,803.568, zu deren Deckung eine Landesumlage von 6·85% nötig war. Die zugesicherte Garantie wurde also mit 72·28% in Anspruch genommen, während beispielsweise noch im Jahre 1903 die faktische Belastung der nominellen gleichkam.

Durch Übernahme von Stammaktien wurden bisher 23 Bahnen mit einer Gesamtlänge von 721·7 *km* und einem Anlagekapital von K 91,953.400 sichergestellt. Die vom Lande übernommenen Stammaktien betragen K 8,237.250 = 9% des Anlagekapitales. Hievon wurden bis zum Ablaufe des Berichtsjahres 18 Bahnen mit einer Länge von 536·5 *km* und einem Anlagekapital von K 68,742.400 dem Betriebe übergeben, wovon K 5,920.800 oder 8·61% durch Übernahme von Stammaktien seitens des Landes gedeckt wurden. Die nominelle Jahresbelastung durch diese Aktienübernahme beläuft sich bei den im Betriebe befindlichen Bahnen auf K 236.832, während die faktische Belastung aus diesem Titel K 230.977 beträgt, somit mit der nominellen fast identisch ist, da die übernommenen Stammaktien beinahe gar keinen Ertrag aufweisen. Zur Deckung der Stammaktienbelastung war eine Landesumlage von 0·56% erforderlich. Aus der Zinsengarantie und der Aktienübernahme resultierte für das Jahr 1906 eine Belastung von K 3,034 545 = einer Landesumlage von 7·41%. Nur die vom Lande garantierte Lokalbahn Tirschnitz—Wildstein—Schönbach weist einen Aktivsaldo auf; alle übrigen Linien sind bis jetzt auf den Landeszuschuß angewiesen. Bemerkenswert ist das Verhältnis, in dem sich die verschiedenen Körperschaften an der Finanzierung des Anlagekapitals beteiligten. Bei 33 Bahnen garantierte das Land 73·09% des Kapitals, für 7·45% übernahm der Staat Stammaktien und 19·46% wurden durch die sonstigen Interessenten sichergestellt; bei 21 Bahnen garantierte der Staat 74·52% des

Digitized by Google

Vorzugskapitals, für 8·72% übernahm das Land Stammaktien und 16·76% wurden durch die übrigen Interessenten aufgebracht. Endlich wurden 7 Bahnen durch Beiträge à fonds perdu im Betrage von zusammen K 702.000, 4 Bahnen mittels rückzahlbarer, verzinslicher Darlehen im Gesamtbetrage von K 185.000 unterstützt und 1 Bahn ein einmaliger Zuschuß von K 98.200 gewährt. Die Gesamtsumme der bisher vom Lande gewährten Garantievorschüsse samt Zinsen bis Ende 1906 beträgt K 20,683.562.

An Fahrbetriebsmitteln waren auf den vom Lande garantierten Bahnen Ende 1906 vorhanden: 77 Tenderlokomotiven, 7 Lokomotiven mit Schlepptendern, 3 elektrische Motorwagen, 180 Personen-, 73 Dienst- und Postwagen, 289 gedeckte und 677 offene Güterwagen, von welchen insgesamt (exklusive Lokomotiven und Tendern) 121,444.277 Bruttotonnenkilometer geleistet wurden. Die Betriebslänge der im Jahre 1906 betriebenen Bahnen war 970 *km*. Befördert wurden 2,345.198 Personen (2417 pro *km*). Die Ausnützung der Plätze war eine sehr ungünstige, indem auf einen Zug durchschnittlich 23·5 Personen entfielen, wobei jedoch 16 Bahnen unter diesem Mittel blieben. Bis auf 4 Bahnen, Brüx—Lobositz, Kolin—Čerčan—Kacow, Sedletz—Kuttenberg—Zrutsch und Netolitzer Lokalbahn, bei denen geringere Einnahmen zu verzeichnen sind, weisen alle übrigen Bahnen für 1906 einen mehr oder minder bedeutenden Einnahmenzuwachs auf. Die Anzahl jener Bahnen, deren Einnahmen im Jahre 1906 nicht einmal zur Deckung der Regie ausreichten, blieb die gleiche wie im Vorjahre; es sind dies folgende acht Bahnen: Mscheno—Unter-Cetno mit einem Abgange von K 52.310, Böhmisch-Leipa—Steinschönau mit einem Abgange von K 51.031, Neuhof—Weseritz mit einem Abgange von K 25.619, Sudoměř—Skalsko—Alt-Paka mit einem Abgange von K 34.430, Rakonitz—Mlatz mit einem Abgange von K 13.745, Polna—Stecken—Polna-Stadt mit einem Abgange von K 11.604, Nixdorf—Rumburg—Schönlinde mit einem Abgange von K 3233 und Neuhaus—Wobratain mit einem Abgange von K 1543. Aus der Kategorie dieser Bahnen scheidet die Lokalbahn Tabor—Bechin aus, welche einen Überschuß von K 9282 ausweist. Zugewachsen ist die Lokalbahn Neuhaus—Wobratain. Der Gesamtbetriebsüberschuß aller 30 Bahnen betrug (nach Abzug des sich bei acht Bahnen ergebenden Abganges) K 842.294. Das investierte Kapital verzinste sich im Jahre 1906 mit 0·726% (im Jahre 1905 mit 0·863%).

LITERATUR.

Arbeiterwohnungen. Herausgegeben von der Zentralstelle für Wohnungsreform. Manz scher Verlag, Wien 1908. Preis K 2, geb. K 2.60.

Das Gesetz vom 8. Juli 1902, RGBl. Nr. 144, welches die Aufgabe hat, den Bau gesunder und billiger Arbeiterwohnungen durch die Gewährung von Steuerbegünstigungen zu fördern, hat bisher noch nicht jene Beachtung und Anwendung gefunden, welche im Interesse eines den sozialen Bedürfnissen entsprechenden Fortschrittes auf dem Gebiete des Wohnungswesens wünschenswert wäre. Die Zentralstelle für Wohnungsreform hat daher im Interesse weiterer Verbreitung der Kenntnis von dem seit 1902 in Kraft befindlichen Arbeiterwohnungsgesetz eine Ausgabe des Gesetzestextes samt Durchführungsvorschrift und Nachtragsverordnungen veranstaltet, wobei auch die parlamentarischen Materialien, wie Motivenbericht der Regierung, Bericht der volkswirtschaftlichen Kommission und der Bericht des Steuerausschusses zum Abdruck gelangten. Auch eine Anleitung zur Berechnung des zulässigen Mietzinserträgnisses für die im Sinne des obigen Gesetzes steuerbegünstigten Gebäude aus der Feder von Hofrat A. Broch fand Raum in der Publikation. Es ist zu hoffen, daß die Publikation ihren Zweck erfüllen und zur Erbauung von Arbeiterwohnungen anregen wird.

Die Lokalbahnen in Galizien und der Bukowina. Von E. A. Ziffer. II. Band. Verlag von Lehmann und Wentzel, Wien 1908.

Durch den vorliegenden, ganz vorzüglich und äußerst reich ausgestatteten Band ist das im Jahre 1891 begonnene Werk über die in Galizien und der Bukowina gelegenen, an die Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn anschließenden, über Anregung und unter der Oberleitung E. A. Ziffers gebauten Lokalbahnen abgeschlossen. Wir haben es also mit der Schilderung eines Lebenswerkes auf technischem und wirtschaftlichem Gebiete zu tun. Niemand wird dem rastlosen, hervorragenden Fachmann die Anerkennung versagen, daß dieses Werk ein gedeihliches war und zum Aufblühen arg vernachlässigter Landstriche den wesentlichsten Teil beigetragen hat. Es ist hier nicht der Ort, auf diese persönliche Seite näher einzugehen.

Das mit einer Übersichtskarte, 67 Tafeln mit Plänen und Zeichnungen und 35 Tabellen ausgestattete und 136 Seiten (Folioseiten) Text enthaltende Buch schildert die Lokalbahnen: Lemberg-Belzec, Dampftrambahn in Lemberg, Lemberg-Jaworów die Kolomeaer Lokalbahnen, die Bukowinaer Lokalbahnen und die Schmalspurbahn Czudin-Koszczuja, und zwar in bau-, betriebstechnischer, finanzieller und allgemein wirtschaftlicher Beziehung. Im Schlußworte sind einige aus der Geschichte und Entwicklung der geschilderten Lokalbahnen gewonnene Leitsätze für Bau und Betrieb von Lokalbahnen niedergelegt, auf welche wir die Aufmerksamkeit der Leser des höchst interessanten Buches lenken. Die Geschichte unserer vaterländischen Eisenbahnen hat durch Ziffers Werk eine sehr wertvolle Bereicherung erfahren.

CLUB-NACHRICHTEN.

Die Festversammlung anläßlich des 60jährigen Regierungsjubiläums Seiner k. u. k. apostolischen Majestät des Kaisers fand am 30. November d. J. in dem zu diesem Zwecke von der Staatsbahndirektion Wien festlich und mit vornehmem Geschmacke dekorierten Vortragssaale unseres Club statt.

Der Präsident Se. Exzellenz Dr. von Wittek eröffnete die Versammlung, indem er die Vertreter des k. k. Eisenbahnministeriums, den Herrn Sektionschef Dr. Viktor Röll und Ministerialrat Dr. Albert Gentebrück, ferner die Herren der Offiziersdeputation des Eisenbahn- und Telegraphenregimentes mit dem Oberst Tertain, den Staatsbahndirektor Hofrat Khittel und die Hofräte Bardas und Morawitz begrüßte.

Hierauf intonierte der Gesangverein der österreichischen Eisenbahnbeamten, der unter Führung seines Vorstandes Direktor Proch und Inspektor Fischmeister erschienen war, die Kaiserhuldigungshymne „Dem Kaiser" von Kirchl, die er unter der Leitung des Chormeisters Reim prächtig zum Vortrage brachte. Nach dieser würdevollen Einleitung betrat nun Se. Exzellenz Dr. von Wittek neuerdings das Podium und hielt folgende Festrede:

Hochgeehrte Festgäste, liebwerte Clubkollegen!

Wir haben uns heute versammelt, um einem in unserem Kreise allgemein gehegten Wunsche entsprechend, durch eine feierliche korporative Kundgebung die Gefühle zum Ausdruck zu bringen, die unsere Herzen in diesen Tagen mächtig bewegen, in den Tagen, da ganz Österreich das 60jährige Regierungsjubiläum Sr. Majestät unseres allergnädigsten Kaisers und Herrn feiert.

Es ist eine hohe und seltene Feier, die das Reich am 2. Dezember d. J. begeht; sie gilt unserem erhabenen Monarchen, dem die Gnade der Vorsehung gegönnt hat, seit nunmehr 60 Jahren, einer fast ununterbrochen stürmisch bewegten Zeit, die Geschicke der unter dem milden Szepter des Kaiserhauses vereinten Völker zu lenken. Es ist aber eine, soweit geschichtliche Erinnerung reicht, wohl einzig dastehende Feier, weil sie nicht bloß die weihevolle Stimmung kundgibt, die dem mächtigen Herrscher, dem Gebieter über Millionen von Untertanen in loyaler, staatstreuer Gesinnung zum Ausdruck gebracht wird, sondern weil sie der innigen persönlichen Verehrung, der begeisterten Liebe und dankbaren Anhänglichkeit entspringt, mit der alle Herzen unserem Kaiser entgegenschlagen.

Diese Liebe der Völker, sie ist erworben durch eine Lebensarbeit voll unvergleichlicher Hingebung und Opferwilligkeit, mit der unser innigstgeliebter Kaiser seit zwei Menschenaltern seines erhabenen Herrscheramtes waltet. Sie ist erblüht aus seiner von den Völkern des Reiches tief empfundenen unablässigen, einzig und allein auf ihrer aller Wohl bedachten landesväterlichen Fürsorge. Diese Liebe der Völker hat sich gestärkt in guten und trüben Tagen.

Digitized by Google

sie ist geweiht durch die Erinnerung an gemeinsam errungene Erfolge, an gemeinsam getragenes, heldenmütig überwundenes schweres Leid: sie umschlingt — ein unauflösliches Band — die Völker Österreichs und vereinigt sie zu einer großen Familie, die in ihrem geliebten Kaiser ihr allverehrtes Oberhaupt erkennt.

Wir verehren in Seiner Majestät unserem innigst geliebten Kaiser den edlen, gerechten, wohlwollenden Herrscher, den Freund und Förderer der Künste und Wissenschaften sowie jedes kulturellen und materiellen Fortschrittes, den weisen Fürsten, der die weltbewegenden Ideen der Zeit stets gewürdigt hat und sie, geklärt durch reiche Erfahrung mit ausdauernder Beharrlichkeit zum Wohle seiner Völker zu verwirklichen und nützen bestrebt ist. Wir danken seiner Fürsorge den mächtigen Aufschwung unseres Berufs, des Eisenbahnwesens, dem er vom Anbeginn seiner segensreichen Regierung die huldvollste Teilnahme geschenkt und in allen Phasen aufstrebender Entwicklung seinen besonderen Schutz zugewendet hat.

Wir Eisenbahnleute sind Männer der Arbeit, der angestrengten, verantwortungsvollen Arbeit im Dienste des Gemeinwohls. In Seiner Majestät dem Kaiser, dessen rastloses, unermüdliches Wirken für das Wohl des Reiches die ehrfürchtige Bewunderung der ganzen gebildeten Welt erregt, erblicken wir das erhabenste leuchtende Vorbild solcher Arbeit, wie sie auch unserem Berufe vorschwebt. Wir sind erfüllt von dem Gefühle tiefster Dankbarkeit für den erhabenen Herrscher, dessen allumfassende Regententätigkeit auch dem Eisenbahndienste, dessen Angehörige wir uns mit freudigem Stolze nennen, hervorragende Beachtung und huldvolle Fürsorge widmet. In diesem Gefühle bringen wir Seiner Majestät unserem geliebten Kaiser zu seiner Jubelfeier unsere ehrerbietigste Huldigung dar, indem wir das Gelöbnis unverbrüchlicher Treue zu Kaiser und Reich erneuern und den innigen Herzenswunsch aussprechen, der Allmächtige wolle unserem geliebten Kaiser noch viele reichbeglückte Jahre in voller Gesundheit und Tatkraft schenken zum Heile des Reiches, zum Wohle seiner treuen Untertanen.

Um den Ausdruck der uns einmütig erfüllenden Empfindungen an den Stufen des Thrones ehrerbietigst niederzulegen, habe ich mir zufolge Beschlusses unseres Ausschußrates erlaubt, das nachstehende Huldigungstelegramm im Namen des Club alleruntertänigst an Seine Majestät den Kaiser zu richten:

„Anläßlich der Feier des Allerhöchsten Regierungsjubiläums gestattet sich der Club österreichischer Eisenbahnbeamten den seine Mitglieder beseelenden Gefühlen unverbrüchlicher Treue und ehrfurchtsvoller Anhänglichkeit an die geheiligte Person Euer Majestät begeisterten Ausdruck zu verleihen und Euer Majestät als Oberstem Schutzherrn und huldvollem Förderer des heimischen Eisenbahnwesens seine dankerfüllte ehrerbietigste Huldigung darzubringen."

Von diesen Gefühlen durchdrungen, lade ich Sie, geehrte Herren, ein, mit mir in den Ruf einzustimmen, der in diesen denkwürdigen Tagen durch alle Gaue des weiten Reiches ertönt und in Millionen Herzen begeisterten Widerklang findet: Gott erhalte, Gott beschütze, Gott segne Seine Majestät unsern allergnädigsten Kaiser und Herrn Franz Josef den Ersten!"

Die begeisterten Hochrufe der Versammlung begleiteten die Schlußworte des Präsidenten, worauf die Abordnung des Gesangvereines die Volkshymne anstimmte, die von allen Anwesenden mitgesungen wurde. Freudiger Jubel begleitete die Mitteilung der allergnädigsten Beantwortung des Huldigungstelegramms, als der Vorsitzende die soeben eingelangte Depesche der Kabinettskanzlei zur Verlesung brachte, wonach Seine k. u. k. Apostolische Majestät die loyale Huldigung des Clubs huldvollst dankend zur Allerhöchsten Kenntnis zu nehmen geruhte. Mit dreimaligen brausenden Hochrufen auf den Kaiser schloß die schöne patriotische Feier, die durch die Mitwirkung des Eisenbahngesangvereines auch einen besonders dankenswerten künstlerischen Einschlag empfing.

Der Schriftführer Ober-Ingenieur B. Kriser.

Veränderungen im Mitgliederstande im Monate November 1908.

Gestorben sind.

Das korrespondierende Mitglied Herr Wilhelm von Nördling, k. k. Sektionschef des Handelsministeriums, Generaldirektor des österreichischen Eisenbahnwesens i. P. in Paris; das wirkliche Mitglied Herr Franz Kessler, Zentralinspektor der priv. österr.-ungar. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft.

Ausgetreten sind:

Josef von Almásy-Almassy, Adjunkt der priv. österr.-ungar. Staats-Eisenbahn Gesellschaft; Emil Sitter, Adjunkt der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft; Dr. Josef Renner, Sanitäts-Konsulent der k. k. Staatsbahn-Direktion, Wien; Otto Erich Grünsfeld, Holzindustrieller in Wien; Michael Zeniuk, k. k. Ingenieur im Eisenbahnministerium.

Eingetreten sind:

Dr. Sigmund Frei, Bahnkommissär, Dr. Friedrich Karplus, Bahnkonzipist, Lorenz Repinz, Revident, Josef Renn, Adjunkt im T. A. B. des k. k. Eisenbahnministeriums; Lothar Swoboda, k. u. k. Hauptmann im Eisenbahnbureau des k. u. k. Generalstabes; Fritz Zeidler, Aspirant der k. k. österr. Staatsbahnen; Dr. Ludwig Rafelsberger, Bahnkommissär der priv. österr.-ungar. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft; Franz Schmidt, Revident der E. W. A. und Gruppenleiter im Eisenbahn-Zentral-Abrechnungs-Bureau; Max Ritter von Hornbostel, Oberinspektor im Dep. 20a des k. k. Eisenbahnministeriums; Richard Reichsritter Peil von Hartenfeld, Oberrevident der k. k. österr. Staatsbahnen; Karl Röbrich, Inspektor der k. k. Nordbahn-Direktion; Rudolf König, Maschinenkommissär der k. k. Nordbahn-Direktion; Emanuel Machaczek, Bahnkonzipist der k. k. Nordbahn-Direktion; Josef Lasuausky, Oberingenieur der k. k. Nordbahn-Direktion.

Stand mit Ende November 1908: 2 Ehrenmitglieder, 607 wirkliche, 37 unterstützende und 2 korrespondierende Mitglieder.

Begünstigungen im Theater a. d. Wien und im Raimund-Theater.

Nachstehend werden die ermäßigten Preise, welche das k. k. priv. Theater a. d. Wien und das Raimund-Theater den Clubmitgliedern eingeräumt haben, mit dem ausdrücklichen Bemerken verlautbart, daß die bestellten Karten im Clubsekretariate im voraus bezahlt werden müssen und daß für nichtbehobene Anweisungen der Besteller den für die Karten entfallenden Betrag an das Clubsekretariat unbedingt zu entrichten hat, da die Karten nur für den in der Anweisung bezeichneten Tag Giltigkeit haben.

Preise der Sitzplätze im k. k. priv. Theater an der Wien, einschließlich der Manipulationsgebühren.

1 Loge	K 16.00
1 Orchestersitz 1. und 2. Reihe	„ 4.90
1 „ 3. „ 4. „	„ 4.20
1 „ 5. „ 6. „	„ 3.70
1 Fauteuil im Parkett 1. und 2. Reihe	„ 3.60
1 „ „ „ 3. bis 5. „	„ 3.40
1 Parkettsitz 1. bis 4. Reihe	„ 3.10
1 „ 5. „ 7. „	„ 2.90
1 „ 8. und 9. „	„ 2.50
1 „ 10. „ 11. „	„ 2.20
1 „ 12. „ 13. „	„ 1.90
1 Balkonsitz	„ 3.20
1 „ I. Galerie, 2. Reihe	„ 2.70
1 „ I. „ 3. und 4. Reihe	„ 2.40
1 „ I. „ 5. „ 6. „	„ 2.20
1 Fauteuil II. „ 1. Reihe	„ 2.10
1 „ II. „ 2. und 3. Reihe	„ 1.80
1 „ II. „ 4. „ 5. „	„ 1.70
1 „ III. „ 1. Reihe	„ 1.60
1 „ III. „ 2. bis 5. Reihe	„ 1.50

Sonn- und Feiertagsvorstellungen, dann Erstaufführungen und Galavorstellungen ausgeschlossen.

Preise der Sitzplätze im Raimund-Theater, inklusive Theaterzettel, Pensionszuschlag und Manipulationsgebühr.

	Opern- Preise	Schauspiel- Preise
Proszeniumsloge	K 17.—	K 16.—
I. Rang-Loge	„ 14.50	„ 13.50
II. „ „	„ 7.	„ 7.—
Cerclesitz	„ 4.50	„ 4.—
Orchesterfauteuil 1. und 2. Reihe	„ 4.—	„ 3.50
„ 3. „ 4. „	„ 3.75	„ 3.25
„ 5. Reihe	„ 3.50	„ 3.—
Parkettfauteuil 1. und 2. Reihe	„ 3.25	„ 2.75
„ „ 3. „ 4. „	„ 3.—	„ 2.50
„ „ 5. „ 6. „	„ 2.75	„ 2.25
Parkett 1. 1. und 2. Reihe	„ 2.50	„ 2.—
„ 1. 3. „ 4. „	„ 2.25	„ 1.75
„ 1. 5. „ 6. „	„ 2.—	„ 1.50
Parterre 1. bis 4. Reihe	„ 1.75	„ 1.40
„ 5. „ 8. „	„ 1.50	„ 1.25
I. Rang, Balkonfauteuil	„ 3.50	„ 3.20
I. „ Sitz 1. und 2. Reihe	„ 2.40	„ 2.15
I. „ „ 3. „ 4. „	„ 2.20	„ 1.90
I. „ „ 5. „ 6. „	„ 1.90	„ 1.65
I. „ „ 7. „ 8. „	„ 1.80	„ 1.55
I. „ „ 9. „ 10. „	„ 1.70	„ 1.40
I. „ „ 11. bis 13. „	„ 1.60	„ 1.30

Sonn- und Feiertagsvorstellungen, dann Premièren- und Galavorstellungen ausgeschlossen.

Das Benefizien-Komitee.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten.

Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hilscher

Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16

Digitized by Google

K. k. priv. österreichische Nordwestbahn.

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Wiedereinführung der tarifmäßigen Ladefristen für offene Güterwagen.

Die auf den eigenen sowie auf den im diesseitigen Betriebe stehenden fremden Linien vom 1. September 1908 eingeführte Kürzung der Fristen für die Entladung und Beladung der offenen Güterwagen wird mit dem 1. Dezember 1908 aufgehoben und treten an diesem Tage für die genannten Wagen wieder die tarifmäßigen Ladefristen in Kraft. Für gedeckte Güterwagen bleiben die gekürzten Ladefristen bis 15. Dezember 1908 in Anwendung.

Wien, im November 1908.

Die Direktion.

Deutsche Verlags-Anstalt Stuttgart

Lexikon der gesamten Technik und ihrer Hilfswissenschaften

Im Verein mit Fachgenossen herausgegeben von **Otto Lueger**

2. neubearbeitete und vermehrte Auflage

Erscheint in 8 Bänden gebunden in Halbfranz à 30 Mark und in 40 Abteilungen à 5 Mark.

Ueber jeden technischen Begriff, jede wissenschaftliche Bezeichnung und jedes mathematische, physikalische oder chemische Problem gibt Luegers Lexikon **sachliche, knappe, aber erschöpfende Auskunft in leicht verständlicher Form.**

Bestellungen nehmen alle Buchhandlungen entgegen, die auf Wunsch die 1. Hälfte der 1. Abteilung zur Ansicht ins Haus liefern.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

(K. k. Nordbahndirektion.)

Schnellzugsverbindungen

von Wien nach Berlin und retour via Oderberg.

Schnellzüge Wien—Berlin.

Ab Wien (Nordbahnhof)	*†7 50 früh	3 00 nachm.	*10 00 nachts
An Oderberg	12 09 nachm.	8 51 abends	2 55 früh
„ Breslau	3 10 „	11 46 nachts	5 56 „
„ Berlin (Schl.-Bhf.)	8 31 abends	5 08 früh	10.68 vorm.
Fahrdauer Wien—Berlin	12 St. 41 Min.	14 St. 08 Min.	12 St. 68 Min.

Schnellzüge Berlin—Wien.

Ab Berlin (Schl.-Bhf.)	*†8 52 früh	4.57 nachm.	*11.50 nachts
„ Breslau	2.15 nachm.	10 05 nachts	6 10 früh
„ Oderberg	5 16 „	1.18 „	10.16 vorm.
An Wien (Nordbahnhof)	9.48 nachts	6.15 früh	3 35 nachm.
Fahrdauer Berlin—Wien	12 St. 56 Min.	13 St. 18 Min.	15 St. 45 Min.

Weitere Verbindungen nach und von Hamburg, Hannover, Bremen, Amsterdam, Rotterdam und London.

* Verkehr direkter, sehr bequemer Wagen I. und II. Klasse von Wien nach Berlin und retour.

† Speisewagen von Wien bis Berlin und retour.

Bei den Nachtschnellzügen verkehrt ein direkter Schlafwagen I. und II. Klasse.

Die offizielle Auskunft- und Fahrkartenausgabestelle in Berlin ist das „Amtliche Verkehrsbureau der k. k. österr. Staatsbahnen und des österr. Lloyd, Berlin, Unter den Linden 47" (Ecke Friedrichstraße).

Die kürzesten Schnellzugsverbindungen von Wien (Nordbahnhof) nach Krakau und Lemberg

mit direkt verkehrenden, sehr bequemen, durch gedeckte Übergänge verbundenen Wagen I. und II. Klasse sind wie folgt hergestellt:

Ab Wien (Ndbhf.)	†7 50 früh	§*12 15 nachm.	*8 00 abends	**10.00 nachts
An Krakau	2 47 nachm.	8.18 abends	2 55 nachts	6 16 früh
„ Lemberg	8 40 abends	2.22 nachts	8 55 früh	1.30 nachm.
Fahrd. Wien-Lemberg	12 St. 50 M.	14 St. 15 Min.	12 St. 55 Min.	15 St. 28 Min.
Ab Lemberg	†8.25 früh	§*12 45 nachts	**2 45 nachm.	*7 00 abends
„ Krakau	2 31 nachm.	7.18 früh	9.54 nachts	12.56 nachts
An Wien (Ndbhf.)	9 48 nachts	3.35 nachm.	6.15 früh	8.02 früh
Fahrd. Lemberg-Wien	13 St. 23 M.	14 St. 50 Min.	15 St. 30 Min.	13 St. 02 Min.

Weitere Verbindungen via Lemberg nach und von Czernowitz, dann nach und von Podwoloczyska.

† Speisewagen verkehren von Wien nach Lemberg und retour.

* Schlafwagen I. und II. Klasse von Wien nach Lemberg und retour, sowie Speisewagen von Rzeszów nach Czernowitz und retour.

** Verkehr eines Schlafwagens von Wien nach Podwoloczyska u. retour, ferner eines direkten Wagens I. und II. Klasse Prag—Podwoloczyska u. retour.

§ Speisewagen von Wien nach Krakau und retour.

* Verkehr direkter Schlafwagen I. und II. Klasse von Krakau nach Lemberg bezw. Itzkany.

Gültig ab 1. Oktober 1908. K. k. Österreichische Staatsbahnen. **Winterdienst 1908/09.**

Kürzeste Zugsverbindungen

von **Wien, Prag** und **Karlsbad** nach

dem **Salzkammergut, Badgastein, Innsbruck** und **München, sowie umgekehrt.**

Wien Westbhf. ab	7 30 Fr.	10 00 Vo.	3 40 Ns.	8 00 Ab.	8 [illegible] Ab.	10 10 Ab.
Prag K. F. J. B. „	.	7 20 Fr.	.	[illegible]	[illegible]	.
Karlsbad Z. B. „	.	[illegible]	.	[illegible]	[illegible]	.
Linz „	11 20 Vo.	1 33 Nm.	7 40 Ab.	10 41 Ab.	11 38 Ab.	3 15 Fr.
Gmunden an	3 10 Ns.	3 10 „	10 18 „	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Bad Ischl „	4 20 „	4 20 „	11 12 „	[illegible]	7 01 „	7 01 „
Aussee „	[illegible]	5 30 „			[illegible]	[illegible]
Salzburg „	2 02 „	4 10 „	11 14 „		2 45 „	6 45 Fr.
Bad Reichenhall an	[illegible]	[illegible]	11 18 „			[illegible]
München „	[illegible]	7 20 Ab.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	10 17 „
Badgastein „	7 14 Ab.	7 10 „	[illegible]	[illegible]		[illegible]
Innsbruck „	10 20 „	10 20 „	7 10 „	7 10 „	.	12 45 „

Innsbruck ab	3 30 Ns.	6 00 Ab.	6 30 Ab.	10 45 Ab.	7 10 Fr.	7 10 Fr.
Badgastein „	[illegible]	[illegible]			10 10 „	10 10 „
München „	[illegible]	.	10 10 „		[illegible]	12 02 „
Bad Reichenhall „	[illegible]	.	[illegible]		10 [illegible] „	2 [illegible] „
Salzburg „	9 23 „		1 22 Nm.	6 25 Fr.	1 05 Nm.	2 55 „
Aussee „	[illegible]	.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Bad Ischl „	[illegible]	.	[illegible]	7 07 „	10 15 „	[illegible]
Gmunden „	10 [illegible] „	.	10 [illegible] „		11 53 „	5 35 „
Linz an	12 [illegible] Nm.		3 [illegible] Fr.	9 01 Vo.	3 33 Nm.	[illegible]
Karlsbad Z. B. „	.		7 [illegible] „	.	[illegible]	
Prag K. F. J. B. „	.		11 [illegible] „		[illegible]	9 20 Ab.
Wien Westbhf. „	6 00 Fr.	6 30 Fr.	7 30 Fr.	12 55 Nm.	7 15 „	

[illegible] direkte Wagen I. und II. Klasse zwischen Wien—[illegible]—Paris, Wien—Zürich—Basel, III. Klasse zwischen Wien—Zürich, I., II. und III. Klasse Wien—Bregenz, Speisewagen zwischen Wien—Innsbruck. [illegible]

[illegible] Nur im Oktober, November und April. [illegible] Nur an Wochentagen. [illegible] Nur in der Nacht von Sonn- oder Feiertagen auf Werktage.

[illegible] Nur im Oktober. [illegible] Nur an Sonn- und Feiertagen.

Wilhelm Beck & Söhne

k. u. k. Hoflieferanten

Filialen: Lemberg, Innsbruck, Sarajevo.

Wien, VIII. Langegasse 1, Zentrale.

Uniformen, Uniformsorten
Kürschnerwaren und Kappen
für Eisenbahnen. 661

Lebensversicherungs-Institut des Club österreichischer Eisenbahn-Beamten

Newyorker Germania

WIEN, I. Stubenring Nr. 18, im eigenen Hause.

Versicherungen in Kraft Ende 1906 564,000.000 Kronen, Aktiva laut Bilanz 1906 185,000.000 Kronen, Überschuß der Jahresgebarung 1,635.700 Kronen, Dividenden verteilt an Versicherte 1906 2,422.100 Kronen. Kaution bei der k. k. Staats-Zentralkasse 10,487.500 Kronen.

Die Gesellschaft verteilt Dividenden schon nach einjährigem Bestehen der Polizze. Die Polizzen sind nach einjährigem Bestande unanfechtbar (Darlehens-Deckungs-Polizzen), genießen sofortige Unanfechtbarkeit bei Selbstmord oder Tod durch Duell. Die Kriegsversicherung Wehrpflichtiger wird ohne Prämienerhöhung übernommen. Mitglieder des Club österreichischer Eisenbahn-Beamten genießen besondere Begünstigungen.

Felten & Guilleaume

Fabrik elektr. Kabel, Stahl- und Kupferwerke, Actien-Gesellschaft, Wien, X. Gudrunstraße 11.

Zug- u. Barrierendraht m. hoher Festigkeit, Stacheizaundraht usw.

Drahtseile für Aufzug, Transmissionen, Schiebebühnen, Zugschranken, Signal- und Läutewerke.

Bogenlampen-Aufzug- und Tragseile.

Zug- und Leitseile für Eisenbahn-Trajekte.

Leitungsdrähte nach verschiedenster Art isoliert, für Installationszwecke.

Kabel für Telegraphie, Telephonie und elektrische Licht- und Kraftübertragung.

Hochspannungskabel mit Felten & Guilleaume-Papierisolation.

Blocksignalkabel. Trolley-Drähte. 498

RUNDSCHAU FÜR TECHNIK UND WIRTSCHAFT

ZENTRALORGAN FÜR DIE FORTSCHRITTE DER INDUSTRIE, VERKEHRSTECHNIK, FÜR SOCIALPOLITIK, VOLKSWIRTSCHAFT u. VERWALTUNG

HERAUSGEBER DIPL. ING. ALFRED BIRK, EISENBAHNOBERING. o. Ö. PROF. a. d. K. K. DEUTSCHEN TECHN. HOCHSCHULE IN PRAG — VERLAG VON A. HAASE, PRAG I. ANNAHOF, POSTSPARKASSENKONTO 50.508, TELE. HON 508

Alleinige Anzeigen-Aufnahme

M. Pozsonyi, Wien,
IX. Hörlgasse 5.

Um meine Waschmaschinen à 24 Kronen

mit einem Schlage überall einzuführen, habe ich mich entschlossen, dieselben zu obigem billigen En gros-Preis *ohne Nachnahme zur Probe* zu senden! Kein Kaufzwang! *Ziel 3 Monate!* Durch Seifenersparnis verdient sich die Maschine in kurzer Zeit! Leichte Handhabung! Leistet mehr wie eine Maschine zu 70 Kronen! Die Maschine ist aus Holz, nicht aus Blech und ist unverwüstlich! Größte Arbeitserleichterung! Schont die Wäsche wie bei der Handarbeit!

Schreiben Sie sofort an:

Paul Alfred Goebel, Innsbruck.

Vertreter auch zu gelegentlichem Verkauf überall gesucht.

Bitte nicht zu vergessen, die Bahnstation anzugeben, nach welcher die Maschine geschickt werden soll.

Österreichische

Siemens-Schuckert-Werke

Wien, XX/2. Engerthstraße 150.

Elektrische Beleuchtung 666
Elektrische Kraftübertragung
Elektrische Bahnen

Dynamomaschinen	Elektromotoren
Schaltapparate	Zähler
Installationsmaterial.	Bogenlampen.

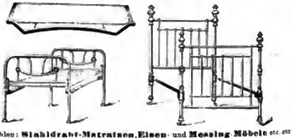
Installationsbureau: VI/1 Mariahilferstraße Nr. 7.

HUTTER & SCHRANTZ A.-G.

SIEBWAREN- u. FILZTUCHFABRIKEN.

K. u. K. HOF- LIEFERANTEN

Wien, VI. Windmühlgasse Nr. 20



empfehlen: **Stahldraht-Matratzen, Eisen- und Messing-Möbeln** etc. etc. in vorzüglichster Ausführung zu sehr mäßigen Preisen.

Illustrierte Kataloge gratis und franko.

Darlehen!

Allgemeine Cautionsbank Aktiengesellschaft

General-Repräsentanz für Österreich:

WIEN, IV. Technikerstraße Nr. 5.

Die Allgemeine Cautionsbank gewährt an **Eisenbahnbeamte** Darlehen gegen Gehaltsvormerkung zu außerordentlich günstigen Bedingungen, u. zw.: 1. Die Bank fordert an Darlehenszinsen pro anno 6½%; selbstredend immer von der verbleibenden Restschuld. 2. Der Darlehenswerber hat sich hinsichtlich seines Gesundheitszustandes einer ärztlichen Untersuchung zu unterziehen. Die übliche teure Lebensversicherung wird jedoch nicht verlangt. Für den Fall des Ablebens des Darlehenswerbers erlischt die restierende Schuld, so daß den Erben keinerlei Verpflichtung auferlegt bleibt. Für diesen seitens der Bank gebotenen Vorteil ist alljährlich ein mäßiges Schadendeckungsentgelt, dessen Höhe sich nach dem Alter des Darlehenswerbers richtet, immer nur von der verbleibenden Restschuld zu bezahlen. 3. Die übliche Stellung der Bürgen kann gegen eine einmal zu entrichtende mäßige Zahlung unterbleiben (3 Perzent der Darlehenssumme). 4. Bei der Erteilung des Darlehens werden als einmalige Kosten die Barauslagen und 1 Perzent Bankprovision in Abrechnung gebracht.

Zu weiteren Informationen ist die Bank jederzeit bereit und stehen Antragsformulare zur Verfügung. 701

Für den Inseratenteil verantwortlich Annoncen-Expedition M. Pozsonyi, Wien, IX. Hörlgasse 5.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten. — Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hilscher. — Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16

Digitized by Google

University Library 15

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

Redaktion und Administration:
WIEN, I. Eschenbachgasse 11.
Telephon Nr. 345.
Postsparkassen-Konto der Administration: Nr. 806.245.
Postsparkassen-Konto des Club: Nr. 850.898.
Beiträge werden nach dem vom Redaktions-Komitee festgesetzten Tarife honoriert.
Manuskripte werden nicht zurückgestellt.

ORGAN
des
Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

Erscheint von April bis Oktober am 1. und 15. jedes Monates
von November bis März jeden Montag.

Abonnement inkl. Postversendung
in Österreich-Ungarn:
Ganzjährig K 10. Halbjährig K 6.
Für das Deutsche Reich:
Ganzjährig Mk. 12. Halbjährig Mk. 6.
Im übrigen Auslande:
Ganzjährig Fr. 20. Halbjährig Fr. 10.
Bezugsstelle für den Buchhandel:
Spielhagen & Schurich in Wien.
Einzelne Nummern 30 Heller.
Offene Reklamationen portofrei.

Nº 33. | Wien, den 14. Dezember 1908. | XXXI. Jahrgang.

Putzwolle

kardiert in Strähnen,
offeriert in allen erdenklichen Qualitäten die

Erste österr. mechanische Putzwollfabrik
RUDOLF LÖWI
Wien, II. Engerthstraße 173—175.
Erstes und größtes Etablissement dieser Art, dessen Inhaber die kardierte Putzwolle vor 13 Jahren in Österreich mit größtem Erfolge einführte.
Monatliches Fabrikat über 100.000 Kilogramm.



PRÄZISIONS-UHREN
sowie alle anderen erdenklichen Sorten. Echte Glashütte, Omega, Badollett, Schaffhausen usw.
Jede Uhr ist mit Fabrikszertifikat und 5jähriger Garantie versehen. Hunderte Anerkennungsschreiben.
EUGEN DOLLINGER, Uhrmacher,
Wien, IV. Favoritenstraße Nr. 22.
Bei Barzahlungen 10 Prozent.
Illustrierte Preisliste gratis und franko.

Leopolder & Sohn
Wien, III/1 Erdbergstraße 52.
Leipzig-Schleussig, Seumestraße 86.
Fabrik für Telegraphen-Apparate, Telephone und Telephon-Zentral-Umschalter, elektrische Stations-Deckungssignale und Bahnwächter-Läutewerke für Eisenbahnen, Telegraphen-Batterien und Leitungsmateriale, Wassermesser eigenen Patentes für städtische Wasserwerke, Bierbrauereien und Maschinenfabriken. 666
Alle Telephon- und Telegraphen-Einrichtungen werden prompt ausgeführt und Voranschläge **kostenfrei** ausgearbeitet.

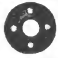
Stefan v. Götz & Söhne
Wien und Budapest
Wien: XX/1. Bez., Gießmanngasse 2. XX/1. Nordwestbahnstraße 53.
Budapest: b. Ganz & Co., Steinbrucherstr.
Eisenbahn-Sicherungsanlagen
Bahnschranken mit und ohne Vorläutesicherung,
Zentralweichenstellungen
Signalanlagen, Industriegeleisesicherungen, Geleisesperrbäume, Wechselsperren, Sperrschuhe, Sicherungs- und Signaleinrichtungen aller Art für Eisenbahnen und Ausrüstung hiezu.
Rein pneumatische Niederdruck-Weichen und Signalstellung nach den Patenten der General Railway Signal Co., Buffalo und Rochester U.S.A. und der British Pneumatic Railway Signal Co., Ltd. London.
Werkzeuge und Gebrauchsartikel
für den
Bahnbau, Bahnerhaltungs-
und
Betriebsdienst
Berg- und Hüttenwesen
Bremsschuhe, Waggonschieber etc. Patent Büßing
Bremsschlitten Patent Schön.
Seuthe'sche Knall- und Lichtsignale
Telegramm-Adresse: Bahngötz Wien Telephon.
„A B C"-Code fünfte Ausgabe in Verwendung.
Telephon 21682 und 21683 interurban. 637




Klingerit
ist anerkannt die einzig beste Dichtung für höchsten Dampfdruck und überhitzten Dampf etc. etc.
Klingerit wird dort empfohlen, wo noch keine Dichtung entsprochen hat!

Klingerit Dichtungs-Platten
Ringe und Fassonstücke etc.
sind nur dann echt
wenn sie auf einer Seite über die ganze Fläche mit der registrierten Schutzmarke „Klingerit" versehen sind.
637

Die unter den verschiedensten „it" Namen aufgetauchten Dichtungen haben mit dem Fabrikat „Klingerit" nichts gemein, sondern sind meistens ganz minderwertige Nachahmungen. 390
Man kaufe daher nur „Klingerit" und weise Dichtungen, welche diese Schutzmarke nicht tragen, als unecht zurück.

Rich. Klinger, Gumpoldskirchen bei Wien

Digitized by Google

Garvens-Werke
WIEN
II. Handelskai 130

fabrizieren und halten großes Lager von:

Pumpen aller Art:

Baupumpen
Stationsbrunnenpumpen
Expreßpumpen f. große Förderhöhen
Pumpen für Villen und Wohnhäuser und Fabriksanlagen
Pumpen für Haus- u. Wasserleitungen.

Waagen für jeden Zweck:

Stationsbrückenwaagen
Kohlenwaagen
Magazinswaagen.

647

Kataloge u. Kostenvoranschläge auf Verlangen portofrei und kostenlos.

K. k. priv. **Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt**

Errichtet im Jahre 1826. Wien, I. Wollzeile 39.

Die Anstalt versichert: a) Gebäude samt deren Zubehör, b) Mobilien aller Art, c) Bodenerzeugnisse gegen Hagelschlag. 613

Reservefond d. Anst.: K 8,376.191·17 Ges.-Versicherungssumme K 2.408,805.638
Anzahl der Mitglieder: 159.054.

Winter 1908/09. K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft. Winter 1908/09.

Reiseverbindungen zwischen Wien, den Alpenländern, Italien und Ungarn.

Giltig vom 1. Oktober 1908.

[illegible]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft

Winter 1908/09 **Schnellzugs-Verbindungen.** Winter 1908/09

Giltig vom 1. Oktober 1908

WIEN–ITALIEN

[illegible]

DEUTSCHLAND–ITALIEN

BUDAPEST–ITALIEN

[illegible]

Giltig ab 1. Oktober 1908.

K. k. Österreichische Staatsbahnen.

Kürzeste Zugverbindungen

Wien–Arlberg–Paris–Genf

Wien–Pontafel–Venedig–Rom und Mailand–Genua

Wien–Lemberg–Odessa–Kiew und Czernowitz–Bukarest–Constanza–Constantinopel

Wien–Köln–Brüssel–London

Wien–Prag

Wien–Eger–(Leipzig)–Cassel–(Köln)–Aachen

[illegible]

Stadtbureau der k. k. österr. Staatsbahnen in Wien, I., Wallfischgasse 15.

Amtliches Verkehrsbureau der k. k. österr. Staatsbahnen in Berlin unter den Linden.

[illegible]

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ORGAN

des

Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

№ 33. Wien, den 14. Dezember 1908. XXXI. Jahrgang.

Clubversammlung: Dienstag den 15. Dezember 1908, ½7 Uhr abends, Vortrag des Herrn Felix Leibinger, Prokurist der Firma Fruhwirth & Co. über: *„Eine Reise von Korfu nach Dalmatien“*, mit Lichtbildern. Zu diesem Vortrag haben auch Damen Zutritt.

Nach Schluß des Vortrages gemeinschaftliches Abendessen im Clublokal, wozu Anmeldungen vor Beginn des Vortrages erbeten werden.

Mittwoch den 30. Dezember, 8 Uhr abends, Silvesterfeier unter Beteiligung von Damen. Hervorragende Kunstkräfte haben ihre Mitwirkung bereits zugesagt.

Räumliche Zugdeckung auf eingeleisigen Bahnen.

Von **L. Kohlfürst.**

(Schluß.)

Soll die Abfertigung eines Zuges erfolgen, so wird dies vom Fahrdienstleiter der Station in der Regel durch das gewöhnliche telegraphische Meldeverfahren und dann auch durch ein Anbietesignal mittels der Klingel der Zugstabanlage einzuleiten sein. Nimmt die Nachbarstation den Zug an, so bedient sie ihr Freigebefeld, wodurch dieses geblockt und dafür das Sperrfeld der anbietenden Station entblockt wird. Hier kann nunmehr durch Seitwärtsrücken des Handschiebers ein Stab freigemacht und dem Behälter entnommen werden, worauf sofort wieder durch Zurückbringung des Handschiebers und durch Bedienung des Sperrfeldes dieses wieder geblockt werden muß. Solange letzteres nicht pünktlich erfolgt, ist die Arbeitsfähigkeit beider Stabwerke aufgehoben und in keiner der beiden Stationen eine Stabentnahme mehr möglich. Der verfügbar gewordene Zugstab wird dem Maschinenführer übergeben, der ihn an einer bestimmten Stelle der Lokomotive anhängt und nunmehr die Ermächtigung zu Fahrt besitzt. Sobald der Zug in der Nachbarstation eintrifft, übernimmt dort wieder der Fahrdienstleiter den Zugstab, legt ihn nach vorher entsendetem Klingelsignal (Rückmeldung) in den Behälter seines Stabwerkes ein und entblockt dann mittels des betreffenden Entriegelungstasters sein Freigebefeld, wodurch nunmehr an beiden Stabwerken der ursprüngliche Ruhezustand wieder hergestellt ist. Die Apparatanordnung bringt es mit sich, daß das Einlegen des nicht mehr nötigen Stabes unbedingt richtig erfolgt sein muß, bevor ein Entriegelungstaster wirksam anwendbar und die Möglichkeit wieder vorhanden ist, einen neuen Zugstab freizubekommen.

Wenn es sich etwa um die Abfertigung eines für eine Abzweigung bestimmten Zuges, eines Schotter- oder Arbeiterzuges oder dgl. handelt, der ohne die Nachbarstation zu erreichen von der Strecke wieder in die Ausgangsstation zurückzukehren hat, so geschieht fürs erste die Freimachung des Zugstabes genau in derselben Weise mit Hilfe der Nachbarstation, wie bei der vorhin betrachteten gewöhnlichen Zugfahrt. Den vom Lokomotivführer nach erfolgter Rückkehr abzugebenden Zugstab legt der Fahrdienstleiter wieder in dasselbe Stabwerk ein, aus dem er ihn bei der Abfertigung des Zuges entnommen hat, und entblockt sodann mittels seines zweiten Entriegelungstasters das bis dahin geblockt gewesene Freigebefeld der Nachbarstation. Derselbe Vorgang wird bei scharfen Zugkreuzungen eingehalten, wenn das Einlegen des eingetroffenen Zugstabes und das Freimachen eines anderen den Abgang des Gegenzuges verspäten würde. Dem Lokomotivführer des abzufertigenden Zuges kann nämlich im besagten Falle gleich der eingelangte Stab ausgefolgt werden, und die Nachbarstation verfährt dann nach Eintreffen dieses Gegenzuges lediglich so, als sei derselbe bloß von der Strecke zurückgekehrt.

Verkehrt ein Zug unter Beiordnung einer Schiebemaschine, so gilt er, wenn letztere bis zur nächsten Zugfolgestelle mitfährt, als ein gewöhnlicher Zug. Hat jedoch die Schiebemaschine von der Strecke aus wieder in die Ausgangsstation zurückzukehren, so muß sie für diese Fahrt mit einem eigentümlichen Schlüssel versehen sein, der die Stelle des Zugstabes vertritt. Dieser Schlüssel, dessen Freimachung keinerlei Beihilfe der Blockeinrichtung bedingt, steckt für gewöhnlich im Kasten des Stabwerkes, ohne dasselbe irgendwie zu beeinflussen. Er darf jedoch gelegentlich einer Zugabfertigung erst abgezogen werden, bis der Stab für die Zuglokomotive in gewöhnlicher Weise regelrecht ausgehoben

Digitized by Google

worden ist. Durch das Abziehen des Schlüssels für die Schiebemaschine wird nämlich der Handschieber in seiner Grundstellung noch besonders festgelegt und zugleich werden dabei die Stromwege so unterbrochen, daß beide Stabwerke unwirksam gemacht sind, welcher Zustand so lange aufrecht bleibt, bis die Schiebemaschine zurückgekehrt ist und der Schlüssel, auf seinen Platz gebracht, wieder seine richtige Ruhestellung im Stabwerk erhalten hat. Dann erst kann auch seitens der Empfangstation des Zuges, nachdem dort der eingetroffene Stab richtig in den Behälter gebracht worden ist, mittels des betreffenden Entriegelungstasters, wie in allen anderen Fällen, die Entblockung des Freigabefeldes der Ausgangstation bewerkstelligt und hiedurch an beiden Stabwerken wieder die regelrechte Ruhestellung herbeigeführt werden.

An den Stabwerken ist weiters auch der Möglichkeit Rechnung getragen, daß infolge lebhafteren Zugverkehrs nach einer Richtung hin sich die für jede Station im Mittel mit sechs Stück vorgesehenen Stäbe in dem einen Behälter übermäßig vermindern, daher in dem andern gleichermaßen anhäufen. Dem Bahnmeister obliegt es, diesfalls Ausgleich zu treffen, zu welchem Zwecke er mittels eines lediglich in seinem Besitz befindlichen Schlüssels ein besonderes Schloß des Stabbehälters öffnen und sodann die überflüssige Anzahl Stäbe ohne elektrischen Eingriff ausheben kann. Beim Öffnen dieses Schlosses werden jedoch im betreffenden Stabwerk alle Stromwege unterbrochen und jenes muß daher stets unverzüglich seine Normallage genau zurückerhalten, damit die Einrichtung wieder arbeitsfähig ist. Die vom Bahnmeister behobenen Stäbe hat er mit dem nächsten Zug nach der anderen Station zu bringen und dort zugleich mit dem Stab, welchen der Lokomotivführer mitbringt, in gewöhnlicher Art beim senkrechten Schlitz in den Stabbehälter einzulegen. Dann kann und darf von der Ankunftstation aus auch wieder die normale Entblockung des Freigabefeldes der Ausgangstation mittels des Entriegelungstasters durchgeführt werden.

Die Zugstabanlage der Linie Neuölsnitz—Wüstenbrand zeigt schließlich auch noch dadurch eine Besonderheit, daß sie sich nämlich auf eine zwischen den Bahnhöfen Lugau und Wüstenbrand befindliche Haltestelle „Ursprung" erstreckt, wo Züge ohne Aufenthalt durchfahren können. Dieser Zugstabposten besitzt die gewöhnliche Zwischenstationseinrichtung, d. i. für jede Zugrichtung ein besonderes Stabwerk nebst der sonstigen Ausstattung, aber doch mit dem Unterschied, daß sich infolge übergreifender Stromlaufschleifen und zwischengeschalteter Zwangskontakte die Blockung der beiden Freigabefelder gegenseitig ausschließt, damit eben an der genannten Blockstelle niemals für die beiden angrenzenden Teilstrecken gleichzeitig Zugstäbe freigegeben werden können. Ursprung darf nie einen Zug ohneweiters nach eigener Entschließung annehmen, sondern hat ihn stets erst vorher der in entsprechender Richtung liegenden nachbarlichen Zugfolgestation anzubieten. Nur wenn diese den Zug durch Blockung ihres betreffenden Freigabefeldes annimmt, kann und darf auch in Ursprung das Freigabefeld für den angenommenen Zug geblockt, d. h. in der Ausgangstation die Entnahme eines Zuges ermöglicht werden. Im übrigen stimmt das Ausheben wie Einlegen der Stäbe, das Blocken und Entblocken der Freigebe- und Sperrfelder mit denselben Durchführungen auf den Zugfolgestationen sowie die Verwendungsweise im allgemeinen mit der auf gewöhnlichen Zwischenstationen geübten, früher geschilderten völlig überein. Allerdings müssen alle Züge, welche in Ursprung nicht fahrplanmäßig halten, so langsam durchfahren, daß sich der Austausch der Zugstäbe ungefährdet bewerkstelligen läßt.

Wie das sächsische Muster ersehen läßt, kann die Martinsche Zugstabeinrichtung den mannigfachsten Betriebsverhältnissen dienstbar gemacht werden, wobei sie unter allen Umständen die Strecke gleichzeitig gegen Nachfahrten wie Gegenfahrten sichert, da eben für den Fahrdienst nie mehr als ein einziger Stab zur Erteilung der Fahrerlaubnis verfügbar ist. Der Schwerpunkt des Stabwerkes liegt in dem zur Freimachung des Stabes dienenden Handschieber, dessen Verbindung mit seinem Sperrfeld ganz so, wie bei dem Hebel des Ausfahrsignals an einem mit Siemensschen Blocks bewehrten Stellwerk angeordnet und mit Druckknopf- und Hebelsperre ausgestattet ist. Dieser Handschieber kann nämlich, wie ja oben dargelegt wurde, für die regelrechte Zugstabentnahme immer nur auf elektrischem Wege freigemacht werden; er muß dann zuvörderst seine Hin- und Rückbewegung gemacht haben, bevor wieder seine ordnungsmäßige Festlegung mittels des elektrischen Sperrfeldes sich bewerkstelligen läßt. Er erzwingt aber diese Bedienung des Sperrfeldes durch eine mechanische Sperre, welche jedesmal nach seiner vorgedachten Hin- und Herbewegung selbsttätig eintritt und jede spätere Stabentnahme verwehrt, solange sie nicht wieder beseitigt worden ist, was eben durch die elektrische Blockung des Sperrfeldes geschieht.

Das Gesamtbild, welches durch die vorstehenden Darlegungen gewonnen wird, läßt nicht verkennen, daß für die eingeleisigen Bahnen — wie es bereits eingangs hervorgehoben worden ist — Zugstabeinrichtungen von wirklichem Nutzen und höchster Wichtigkeit sein können, sich auch durch ihre einfachere oder leistungsfähigere Ausgestaltung allen Bedürfnissen anpassen lassen, so daß sie schließlich in ihren vollkommensten Formen selbst den für doppelgeleisige Strecken bestimmten besten Blocksignalanlagen gegenüber als gleichwertig erachtet werden dürfen. Doch scheint letzteres bezüglich jener eingeleisigen Bahnen eine gewisse Abgrenzung oder Einschränkung zu erleiden, wo ein Schnell- bezw. ein Expreß- oder Fernverkehr besteht, da die Auswechslung von Zugstäben während der Durchfahrt in den Stationen, wo nicht gehalten werden soll, nur bei ganz langsamer Fahrt des Zuges ohne weitere besondere Behelfe anstandslos erfolgen kann, sonst aber immer mit Schwierigkeiten verbunden sein wird. In England hat man sich hiedurch allerdings nicht wesentlich beengen lassen, sondern man kommt sich da durch verschiedene, in reicher Zahl erfundene Vorrichtungen zu Hilfe, welche den Stabaustausch auch während einer zwar verminderten, aber immerhin noch raschen Fahrt des Zuges

Digitized by Google

ermöglicht. Die einschlägige englische Fachliteratur behandelt diese Schwierigkeit des Zugstabaustausches niemals als besonders unüberwindlich oder sicherheitswidrig, weil eben der Zug, falls im Vorbeifahren der Stabwechsel nicht gelingt, unbedingt anhalten muß. Auch hört man niemals über besondere Nachteile des während der Fahrt zu bewerkstelligenden Zugstabaustausches oder über unmittelbar oder mittelbar daraus hervorgegangene Unfälle Klage führen.

Übereinkommen,

abgeschlossen zu Wien am 21. Oktober 1908 zwischen dem k. k. Eisenbahnministerium und dem k. k. Finanzministerium im Namen der k. k. Regierung einerseits und der privilegierten österreichisch-ungarischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft andrerseits, betreffend die Erwerbung der österreichischen Eisenbahnlinien sowie einiger Bestandteile des sonstigen Vermögens dieser Gesellschaft durch den Staat.

(Schluß.)

§ 14.

Nach eingetretener Perfektion des gegenwärtigen Übereinkommens (§ 20) soll das Eigentumsrecht des Staates auf die sämtlichen österreichischen Eisenbahnlinien der privilegierten österreichisch-ungarischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft sowie auf die sonstigen vom Staate erworbenen Immobilien im Eisenbahnbuche bezw. im Grundbuche einverleibt werden, und hat die privilegierte österreichisch-ungarische Staats-Eisenbahn-Gesellschaft die zu diesem Zwecke erforderlichen Rechtsurkunden unverweilt auszustellen.

Gleichzeitig hat die Übertragung der im § 1, Z. 1 angeführten Parzellen Nr. 135/24 und Nr. 135/25 der Katastralgemeinde Wien, X. Bezirk (Favoriten) in das allgemeine Grundbuch unter Einverleibung des Eigentumsrechtes der privilegierten österreichisch-ungarischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft bezw. ihrer Maschinenfabrik zu erfolgen.

§ 15.

Das gesamte bei den gesellschaftlichen österrreichischen Eisenbahnen und beim finanziellen Dienste in Verwendung stehende Dienstpersonal der privilegierten österreichisch-ungarischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft wird mit Rückwirkung auf den 1. Jänner 1908 unter Wahrung der von demselben bis zum heutigen Tage oder mit Genehmigung der k. k. Staatseisenbahnverwaltung auch nach diesem Zeitpunkt erworbenen Rechte, ohne Unterschied, ob diese Rechte auf Dienstordnungen (Personalvorschriften) oder den sonstigen pragmatischen Normen oder auf speziellen Dienstverträgen bezw. Dekreten beruhen, vom Staate übernommen.

Für jene vom Staate übernommenen Bediensteten, für welche die Gesellschaft die von den Bezügen entfallende Personaleinkommensteuer und Besoldungssteuer samt Zuschlägen und Umlagen bisher entrichtet hat, wird die k. k. Staatsverwaltung diese Steuern samt Zuschlägen und Umlagen auch weiterhin bis zu einer mit Zustimmung der betreffenden Bediensteten erfolgenden Einreihung derselben in den Personalstatus der österreichischen Staatsbahnen entrichten.

Die k. k. Staatsverwaltung sichert dem von ihr übernommenen Personale der privilegierten österreichisch-ungarischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft die Befriedigung der nach Maßgabe der dermalen bestehenden Statuten des Pensionsinstituts der Beamten der privilegierten österreichisch-ungarischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft bezw. der Statuten des Provisionsinstituts der privilegierten österreichisch-ungarischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft für sich und seine Angehörigen erwachsenden Versorgungs- und sonstigen Ansprüche zu.

Die k. k. Staatsverwaltung übernimmt ferner nach Maßgabe der in Anwendung kommenden Statuten des Pensions- bezw. Provisionsinstitutes der Gesellschaft die Befriedigung der Versorgungsansprüche aller jener derzeit im Ruhestande befindlichen Bediensteten, welche im Zeitpunkte ihrer Versetzung in den Ruhestand bei den österreichischen Eisenbahnen oder beim finanziellen Dienste der Gesellschaft in Verwendung gestanden waren sowie die Befriedigung der seinerzeitigen Versorgungsansprüche der Angehörigen dieser Bediensteten.

Ebenso und in gleicher Weise übernimmt die k. k. Staatsverwaltung die Bezahlung der bereits liquiden Pensionen, Provisionen und sonstigen Versorgungsbezüge von Witwen und Waisen nach jenen Bediensteten, welche im Zeitpunkte ihrer Versetzung in den Ruhestand bei den österreichischen Eisenbahnen oder beim finanziellen Dienste der Gesellschaft in Verwendung gestanden waren.

Das gleiche gilt für die bei den k. k. pirv. Böhmischen Kommerzialbahnen bei der Zwolenoves—Smečnaer Eisenbahn sowie bei den Zentralabrechnungsbureaux exmittierten Bediensteten der privilegierten österreichisch-ungarischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft.

Sollte durch einen dieser Bediensteten, Pensionisten, Provisionisten oder ihrer Angehörigen, deren Versorgungs- oder sonstige Ansprüche von der k. k. Staatsverwaltung zu befriedigen sind, die privilegierte österreichisch-ungarische Staats-Eisenbahn-Gesellschaft oder deren Pensions- oder Provisionsinstitut in Anspruch genommen werden, so hat die k. k. Staatsverwaltung die Gesellschaft oder deren Pensions- oder Provisionsinstitut diesbezüglich klag- und schadlos zu halten.

Die k. k. Staatsverwaltung verpflichtet sich jenen derzeitigen oder ehemaligen Bediensteten der gesellschaftlichen österreichischen Bahnlinien und des finanziellen Dienstes, denen bis zum heutigen Tage oder mit Genehmigung der k. k. Staatsverwaltung auch noch nach diesem Zeitpunkte von der privilegierten österreichisch-ungarischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft für den Fall des Ausscheidens aus dem Dienste oder ihres Todes für sich oder ihre Angehörigen nicht aus dem Pensionsfonde bezw. Provisionsfonde zu bestreitende Versorgungsgenüsse oder Zuschüsse zu Versorgungsgenüssen, Gnadengaben, Abfertigungen u. dgl zugesichert wurden, diese Versorgungsgenüsse, Zuschüsse, Gnadengaben, Abfertigungen u. dgl. unter den gleichen Voraussetzungen und nach den gleichen Grundsätzen, welche bisher bei der privilegierten österreichisch-ungarischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft üblich waren, zu bezahlen, insoweit nicht die bezeichneten Versorgungsgenüsse, Zuschüsse Gnadengaben, Abfertigungen u. dgl. schon vor dem 1. Jänner 1908 liquid geworden sind.

Ebenso wird die k. k. Staatsverwaltung die nach Vorstehendem von ihr zu bezahlenden Versorgungsgenüsse, Zuschüsse, Gnadengaben u. dgl. unter den gleichen Voraussetzungen und nach den gleichen Grundsätzen, welche bisher bei der privilegierten österreichisch-ungarischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft üblich waren, prolongieren und beim Ableben der Perzipienten auf die Hinterbliebenen übertragen.

Die Zahlungspflicht für die vor dem 1. Jänner 1908 liquid gewordenen Versorgungsgenüsse, Zuschüsse Gnadengaben, Abfertigungen u. dgl. verbleibt der privilegierten österreichisch-ungarischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft, welche auch in bezug auf die Prolongierung und Übertragung dieser Bezüge nach den bisher üblichen Grundsätzen vorgehen wird.

Bezüglich der Krankenkasse für Bedienstete und Arbeiter des österreichischen Netzes der privilegierten österreichisch-ungarischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft tritt die k. k. Staatsverwaltung in die Rechte und Verbindlichkeiten der Gesellschaft ein. Die genannte Krankenkasse bleibt mit ihren Statuten bis

Digitized by Google

zur Vereinigung mit der Krankenkasse für das Personal der k. k. österreichischen Staatsbahnen bestehen, jedoch unbeschadet des nach § 49 des Gesetzes vom 30. März 1888, R. G. Bl. Nr. 33, der k. k. Staatsverwaltung zustehenden Verfügungsrechtes.

§ 16.

Mit Rücksicht auf die vorstehenden Bestimmungen in § 15 wird, rückwirkend auf den 31. Dezember 1907 und auf Grund der auf diesen Tag festgesetzten Bilanzwerte, von dem Vermögen des Pensionsfonds sowie von dem Vermögen des Provisionsfonds jene Quote der k. k. Staatsverwaltung überwiesen, welche dem Verhältnisse des Betrages der zur Pensions- bezw. Provisionsermittlung anrechenbaren Bezüge der am 31. Dezember 1907 bei den gesellschaftlichen Eisenbahnen und beim finanziellen Dienste in Verwendung gestandenen Bediensteten der Gesellschaft zu der Summe der zur Pensions- bezw. Provisionsermittlung anrechenbaren Bezüge des gesamten am 31. Dezember 1907 im aktiven Dienste der Gesellschaft gestandenen Personals entspricht.

§ 17.

Dieses Übereinkommen sowie alle zur Durchführung desselben erforderlichen Vermögensübertragungen und sonstigen Rechtsgeschäfte, Statutenänderungen, Eingaben, Exliberierungen, bücherlichen Eintragungen und Löschungen, Verträge, Protokolle, Ausfertigungen, Empfangsbestätigungen und sonstigen Urkunden was immer für einer Art genießen die Stempel- und Gebührenfreiheit.

Bei allfälligem Fortbestehen der Erwerbsteuerpflicht der Gesellschaft wird behufs eventueller Ermittlung der Minimalsteuer lediglich das in den der Gesellschaft verbleibenden österreichischen Unternehmungen ang legte Kapital maßgebend sein.

Wenn durch die infolge dieses Übereinkommens sich vollziehende Ausscheidung von Aktiven und Passiven aus der Bilanz der privilegierten österreichisch-ungarischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft sich in den Rechnungsabschlüssen der Gesellschaft für die Jahre 1908 und 1909 ein Ausfall oder Überschuß ergeben sollte, so hat ein solcher bei der Bemessung der Erwerbsteuer der privilegierten österreichisch-ungarischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft dauernd außer Betracht zu bleiben.

§ 18.

Die vertragschließenden Teile verzichten darauf, dieses Übereinkommen wegen Verletzung über die Hälfte des Wertes anzufechten.

§ 19.

Alle aus diesem Übereinkommen etwa entstehenden Rechtsstreitigkeiten sollen durch das k. k. Landesgericht Wien in erster Instanz entschieden werden.

§ 20.

Das gegenwärtige Übereinkommen erlangt für die privilegierte österreichisch-ungarische Staats-Eisenbahn-Gesellschaft durch die Annahme seitens der längstens für den 31. Oktober 1908 einzuberufenden Generalversammlung ihrer Aktionäre, für die k. k. Staatsverwaltung durch die sodann einzuholende verfassungsmäßige Genehmigung bindende Kraft.

Soferne die letztere nicht bi 31. März 1909 erfolgen sollte, sind beide Teile an dieses Übereinkommen nicht weiter gebunden und soll durch die hierin enthaltenen Bestimmungen den beiderseitigen Rechtsstandpunkten in keiner Weise präjudiziert werden.

Mit der Perfektion des gegenwärtigen Übereinkommens treten sämtliche in bezug auf die vom Staate eingelösten Bahnlinien der privilegierten österreichisch-ungarischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft erteilten oder ihr übertragenen Konzessionen und hierauf Bezug habenden Übereinkommen außer Kraft, so daß für die privilegierte österreichisch-ungarische Staats-Eisenbahn-Gesellschaft hieraus dem Staate gegenüber keinerlei Rechte und Verbindlichkeiten mehr bestehen.

Die finanziellen Ergebnisse der vom Staate für Rechnung der Eigentümer betriebenen Bahnen in den Jahren 1897—1906.

Im Nachhange zu der kürzlich vom Eisenbahnministerium herausgegebenen Broschüre „Die österreichischen Bahnen niederer Ordnung," welche eine pragmatische Darstellung dieser Kategorien von Bahnen im allgemeinen enthielt, gelangte vor kurzem unter dem oben angeführten Titel eine weitere Publikation zur Versendung, welche eine spezielle Darstellung der finanziellen Ergebnisse der vom Staate für Rechnung der Eigentümer betriebenen Bahnen zum Gegenstande hat.

Diese Publikation bringt in erster Linie für jede einzelne der vom Staate für Rechnung der Eigentümer betriebenen Bahnen die Einnahmen, Ausgaben sowie den Betriebsnettoertrag während jedes der Jahre 1897—1906 zur Darstellung, wobei auch die konstitutiven Grundlagen für den Bestand der Bahnen sowie deren Längenverhältnisse, Anlagekapital und Verkehrsergebnisse in dem erwähnten Zeitraum angegeben erscheinen. Weiters werden die bezüglichen Gesamtergebnisse dieser Bahnen entwickelt und analytisch verarbeitet.

Die ziffernmäßigen Angaben beruhen auf neuerlichen eingehenden Erhebungen und Feststellungen.

Was zunächst die Anzahl der in Rede stehenden Bahnen betrifft, so waren im Jahre 1897 40 mit einer durchschnittlichen Jahresbetriebslänge von rund 1305 *km*, im Jahre 1906 94 mit einer solchen Länge von 3929 *km* vorhanden; die Längenzunahme beträgt sohin 200·98%.

Das verwendete Anlagekapital stellte sich für die genannten Jahre im ganzen auf 137·037 Millionen bezw. auf 477·599 Millionen Kronen und pro *km* Baulänge auf K 96.537, rücksichtlich K 117.026.

Die Gesamtzahl der beförderten Personen betrug im Jahre 1897 3·285 Millionen — pro *km* Betriebslänge 2·516 — und im Jahre 1906 12·583 Millionen, pro *km* Betriebslänge 3·202; es resultiert somit pro *km* Betriebslänge eine Steigerung von 27·27%. An Gütern wurden in den beiden bezeichneten Jahren im ganzen 2·699 Millionen Tonnen bezw. 7·953 Millionen Tonnen und pro *km* Betriebslänge 2068, rücksichtlich 2024 Tonnen befördert, woraus sich eine kilometrische Abnahme der beförderten Menge um 2·13% berechnet.

Die Gesamteinnahmen und Gesamtausgaben aller vom Staate für Rechnung der Eigentümer betriebenen Bahnen sowie deren Betriebsnettoertrag stellen sich wie folgt:

	1897	1906
	Kronen	
Gesamteinnahmen im ganzen. . . .	8,102.030	28,903.718
Gesamteinnahmen pro *km* Betriebslänge	6.238	7.356
Gesamtausgabe im ganzen	5,634.980	18,992.312
Gesamtausgabe pro *km* Betriebslänge	4.316	4.833
Betriebsnettoertrag im ganzen . . .	2,467.050	9,911.406
Betriebsnettoertrag pro *km* Betriebslänge	1.890	2.522

Bei den kilometrischen Gesamteinnahmen ergibt sich somit eine Steigerung um 17·92% und bei den Gesamtausgaben eine solche um 11·98%. Die Gesamtausgaben betrugen von den Gesamteinnahmen im Jahre 1897 69·55% und im Jahre 1906 65·71%.

Der Betriebsnettoertrag pro *km* Betriebslänge weist eine Steigerung um 33·44% auf; das verwendete Anlagekapital

Digitized by Google

wurde durch diesen Ertrag im Jahre 1897 mit 1·80% und im Jahre 1906 mit 2·08% verzinst.

An Betriebskostenvergütung zahlten die Bahnen der Staatseisenbahnverwaltung in den mehrgenannten beiden Jahren 4·976 bezw. 14·647 Millionen Kronen, d. i. pro *km* Betriebslänge 3·811 bezw. K 3·728.

Werden jene 82 Bahnen, welche im Jahre 1906 mit mindestens einer Teilstrecke durch volle zwei Jahre im Betriebe des Staates für Rechnung der Eigentümer standen, hinsichtlich der Dauer dieses Betriebes unterschieden, so ergibt sich bezüglich des Betriebsnettoertrages derselben folgendes:

Es standen im staatlichen Betriebe durch	Anzahl der Bahnen	Betriebsnettoertrag pro Kilometer Betriebslänge in Kronen im Jahre		im Jahre 1906
10 und mehr als 10 Jahre .	33	1897	1928	3443
9 Jahre	4	1898	19	866
8 „	9	1899	693	1795
7 „	9	1900	354	2218
6 „	5	1901	979	3331
5 „	5	1902	200	400
4 „	8	1903	2311	3145
3 „	5	1904	293	468
2 „	4	1905	1525	1780

Der durchschnittliche Betriebsnettoertrag pro *km* Betriebslänge der durch zehn und mehr als zehn Jahre im staatlichen Betriebe gestandenen 33 Bahnen wurde somit von keiner der übrigen, zusammen 49 Bahnen in sich begreifenden Gruppen erreicht.

Der früher angegebene Betriebsnettoertrag sämtlicher Bahnen erhöhte sich durch die in Anspruch genommenen Garantiebeträge und durch sonstige Zuflüsse (z. B. Übertrag aus dem Vorjahre, Frachtgarantiezuschüsse, Betriebskostenstundungen) pro 1897 auf 3·849 und pro 1906 auf 18·228 Millionen Kronen, welche Beträge den verfügbaren Jahresertrag ausmachen.

Was insbesonders die von den vom Staate für Rechnung der Eigentümer betriebenen Bahnen in Anspruch genommenen Garantievorschüsse betrifft, ergibt sich hinsichtlich der staatlichen Garantie nachstehendes:

Im Jahre 1897 waren 13 vom Staate für Rechnung der Eigentümer betriebene Bahnen mit einer Baulänge von 434 *km* und im Jahre 1906 35 solcher Bahnen mit einer Baulänge von 1790 *km* vom Staate garantiert. Die von diesen Bahnen tatsächlich in Anspruch genommenen Garantievorschüsse beliefen sich auf 0·844 Millionen Kronen, d. i. pro *km* Baulänge auf K 1944 bezw. auf 4·751 Millionen Kronen und pro *km* Baulänge auf K 2654.

Werden von den 35 Bahnen, welche im Jahre 1906 mit staatlicher Garantie ausgestattet waren, jene drei Bahnen, welche noch nicht durch volle zwei Jahre im staatlichen Betriebe standen, ausgeschieden, so ergibt sich nachstehendes:

Es standen im staatlichen Betriebe durch	Anzahl der Bahnen		Baulänge *km*	In Anspruch genommene Garantievorschüsse im ganzen Millionen Kronen	pro Kilom. Baulänge Kronen
10 und mehr Jahre	12	1897	403	0.844	2.090
		1906	743	1.551	2.088
2 bis 9 Jahre	20	1906	936	2.621	2.798

Aus dem Titel der von den Ländern gewährten Garantie wurden im Jahre 1897 den diesfalls in Betracht kommenden Bahnen mit einer Baulänge von 317 *km* K 171.531, d. i. pro *km* Baulänge K 541 und im Jahre 1906 den 33 landesgarantierten Bahnen mit einer Länge von 1468 *km* 2·445 Millionen Kronen, d. i. pro *km* Baulänge K 1665 ausbezahlt.

Von den eben erwähnten 33 Bahnen standen fünf Bahnen noch nicht durch volle zwei Jahre im staatlichen Betriebe. Bei den übrigen 28 Bahnen ergibt sich folgendes:

Es standen im staatlichen Betriebe durch	Anzahl der Bahnen		Baulänge *km*	In Anspruch genommene Garantievorschüsse im ganzen Millionen Kronen	pro Kilom. Baulänge Kronen
10 und mehr Jahre	3	1897	154	0.147	954
		1906	153	0.038	254
2 bis 9 Jahre	25	1906	1094	2.098	1917

Von dem verfügbaren Jahresertrage der vom Staate für Rechnung der Eigentümer betriebenen Bahnen, von welchem, wie aus dem vorstehenden hervorgeht, die Garantievorschüsse des Staates und der Länder einen sehr bedeutenden Teil ausmachen, wurden im Jahre 1897 für Prioritätsaktien im Nominalbetrage von 34·857 Millionen Kronen 0·894 Millionen Kronen = 2·57% an Dividenden und Superdividenden bezahlt und im Jahre 1906 für eine Nominale von 51·806 Millionen Kronen Prioritätsaktien 2·156 Millionen Kronen = 4·16%; ferner im Jahre 1897 für Stammaktien per 50·235 Millionen Kronen 0·427 Millionen Kronen = 0·85% und im Jahre 1906 für solche Aktien per 101·071 Millionen Kronen 1·887 Millionen Kronen = 1·87%.

Unter den 68 Bahnen, welche im Jahre 1906 Stammaktien im angegebenen Betrage von 101·071 Millionen Kronen emittiert hatten, befanden sich 29 Bahnen, welche durch zehn und mehr als zehn Jahre im staatlichen Betriebe standen und deren Stammaktien sich mit 2·36% verzinsten, während die übrigen 39 Bahnen, deren Betrieb seitens des Staates durch weniger als zehn Jahre geführt wurde, für ihre Stammaktien nur eine Verzinsung von 1·28% aufweisen.

TECHNISCHE RUNDSCHAU.

Neuer Sicherheitsverschluß an Wagentüren. Die „Railway News“ berichten über einen Sicherheitsverschluß, der durch den vom fahrenden Zug erzeugten Luftdruck allein in Tätigkeit gesetzt wird. Die Luft wird durch Windhauben aufgefangen, die zwischen den Trittbrettern an Stellen angeordnet sind, wo sie den Verkehr nicht hindern. Von da wird die Luft durch ein Rohr zu einer anderen Haube geleitet, die für alle Fahrgeschwindigkeiten eingestellt werden kann und mit der Verschlußvorrichtung verbunden ist. Diese Vorrichtung wirkt vollkommen selbsttätig, und sie öffnet sich von selbst beim Stillstande des Zuges. Es ist somit ausgeschlossen, daß ein Fahrgast bei einem Unglücksfalle den Wagen nicht verlassen könnte. Die Vorrichtung ist sehr einfach, kostet nur wenige Kronen für jede Türe, sie enthält keinerlei Feder und kann nicht verstauben oder auf andere Weise verstopft werden. Wenn der Zug steht, rührt sich der Mechanismus auch bei dem stärksten Winde nicht. Auch bei der Fahrt nach rückwärts funktioniert der Verschluß. Das Zugpersonal hat mit dieser Vorrichtung, die ein absichtliches oder zufälliges Öffnen der Tür während der Fahrt verhindert, gar nichts zu schaffen.

Gewichtszunahme der Lokomotiven. In den letzten 20 Jahren hat das Gewicht der Lokomotiven eine große Zunahme erfahren, ein Umstand, der für den Oberbau, die Schienen und andere bauliche Einrichtungen von der allergrößten Bedeutung ist. Nach einem Vortrage, den kürzlich der Direktor der Baldwin-Lokomotiv-Werke vor der Jahresversammlung der Amerikanischen Gesellschaft für Materialprüfung gehalten hat, bewegte sich die Gewichtszunahme der Lokomotiven seit dem Jahre 1885 in folgenden Ausmaßen: das mittlere Gesamtgewicht ist von 31.300 *kg* auf 60.300 *kg* im Jahre 1905 gestiegen, wobei die auf eine Achse entfallende Gewichtszunahme während dieser zwei Jahrzehnte ungefähr 100% ausmacht. Diese Zahlen gelten für die achträderige Lokomotive. Doch auch die zehnräderige und die sogenannte Mogul-Lokomotive sind heute um vieles schwerer als vor 23 Jahren; bei der ersteren ist das Gewicht von

Digitized by Google

40.800 *kg* auf 72.500 *kg*, bei der letzteren von 38.500 auf 70.200 *kg* vermehrt worden. Von besonderem Interesse für die Bauingenieure ist, daß der größte Achsdruck von 10.900 *kg* im Jahre 1885 auf ungefähr 24.000 *kg* im Jahre 1907 gestiegen ist. Die mittleren Achsbelastungen haben in dem gleichen Zeitraume von 10.000 *kg* auf 20.860 *kg* zugenommen.

Rettungsleitern in den D-Zug-Wagen. Bald nach dem Eisenbahnunglück bei Altenbeken war die Notwendigkeit erkannt worden, in den durchgehenden Schnellzügen Hilfsgeräte mitzuführen, welche den Reisenden in Notfällen das Öffnen eingeklemmter Türen etc. ermöglichten. Namentlich wurden in den Wagen Beile befestigt, mit deren Hilfe eingeschlossene Reisende sich den Weg durch die Türen oder Fenster bahnen können, was bei drohender Feuersgefahr ja möglichst schnell geschehen muß. Wenn nun ein Wagen infolge Entgleisung, Zusammenstoßes etc. umgestürzt ist, nützt oft auch das Beil nur wenig, weil die Eingeschlossenen die Türen bezw. Fenster nicht erreichen können. Für solche Fälle sind die D-Zug-Wagen nun mit Rettungsleitern von $3^1/_2$ bis zu $2^1/_3$ *m* Länge — je nach der Bauart der Wagen — ausgerüstet worden. Bei Unfällen werden danach die Insassen die Fenster erreichen und nach Zertrümmerung derselben mit Hilfe der Leitern ins Freie gelangen können. Die Anlieferung der Leitern für die sämtlichen D-Wagen ist nahezu vollendet.

Entstäubung der Personenwagen. Das seit mehreren Jahren bei fast allen größeren Eisenbahnen Europas eingeführte Verfahren, den Staub aus den Polstern und Möbeln der Personenwagen mittels einer Sauganlage zu entfernen, besorgt diese Arbeit viel gründlicher als das Klopfen und Bürsten und spart Zeit und Geld. Die Orléans-Bahn gibt für das Absaugeverfahren eine Zeitersparnis von 75%, ferner für ihren Bahnhof in Paris eine jährliche Geldersparnis von Frcs. 6790 gegen die Reinigung mit der Hand an. Die Verwendung von Saugpumpen hat bloß den Nachteil, daß mit ihnen allein das Entfernen des Staubes aus schwer zugänglichen Stellen nicht zu erzielen ist. Namentlich die Ecken und Winkel in dem durch Heizkörper verbauten Raume unter den Sitzen lassen sich durch Saugmundstücke nicht erreichen; auch der Turbinen-Saugbläser der Siemens-Schuckert-Werke, der den Staub erst aufwirbelt und dann absaugt, kann nicht überall hingelangen. Um diesem Mangel abzuhelfen, ist nach dem „Zentralblatt der Bauverwaltung" der Vorschlag gemacht worden, neben den Sauganlagen noch besondere Druckluftanlagen zum Ausblasen der schwer zugänglichen Stellen einzurichten. Eine solche Druckluftanlage kostet indessen ebensoviel wie die Sauganlage. Diese Verdoppelung der Anlagekosten wird durch den neuen Staubsauger der Borsig-Werke beseitigt, der an seinem Mundstücke kleine Strahlsauger besitzt, die durch Druckluft betätigt werden. Diese Mundstücke haben überdies die Eigentümlichkeit, daß mittels eines Dreiwegehahns ein Teil der Druckluft bis an das äußerste, mit den Polstern in Berührung kommende Ende der Mundstücke geführt werden kann, um hier durch feine Bohrungen auszutreten und den Staub etwas aufzurühren. Der größere Teil der Druckluft tritt durch eine Düse in das Innere des Mundstückes und erzeugt dort den Luftunterdruck, mittels dessen der gelockerte Staub abgesaugt wird. Eine Anlage mit solchen Saugern ist in Köln seit drei Jahren im Betriebe. Nach den dort gewonnenen Erfahrungen verbrauchen die Druckluftsauger nicht mehr Arbeit zur Reinigung eines Wagenabteils als die Sauger der Vacuum-Cleaner und anderer ähnlicher Einrichtungen. Zum Ausblasen der Ecken werden die Sauger durch ein Blasrohr mit schlitzförmiger Öffnung ersetzt. Der Druck in den Luftbehältern beträgt 6 Atm. Die Anlage in Köln hat einschließlich 1200 *m* elektrischer Freileitung Mk. 8000 gekostet.

Neuer Fahrkartendruckapparat. Auf dem Bahnhofe in Köln ist ein neuer Fahrkartendruck- und Ausgabeapparat versuchsweise eingeführt worden, der sich vorzüglich bewährt hat. Während bisher an den Ausgabeschaltern ein großer Vorrat an gedruckten Fahrkarten verkaufsbereit gehalten werden mußte, wird die Fahrkarte mit dieser Maschine erst gedruckt, wenn der Reisende sie verlangt und das geschieht infolge Einfachheit und leichter Handhabung schneller, als wenn der Beamte eine Karte im Schranke sucht und stempelt. Das System dieser von der Maschinenfabrik „Regina" in Kalk bei Köln hergestellten Vorrichtung basiert im Prinzipe auf automatischem Klischeeabdruck, wobei sich die Klischees in einem feststehenden Behälter befinden und von einem Druckmechanismus entnommen und wieder zurückgebracht werden. Je nach der Art der Einstellung einer gewünschten Station oder Klasse bestreicht der Druckmechanismus auf einen Hebelgriff dann die Oberfläche dieses Behälters und die Fahrkarte ist gedruckt. Dieser ganze Vorgang erfordert zwei Griffe, wobei die Pappe entweder von Rollen abgeschnitten oder in abgemessenem Format eingeführt wird. Der Apparat kann nach Bedarf für alle Klassen oder für eine sowohl wie für mehrere Kartensorten eingerichtet werden. Neben der Fahrkartenerzeugung bietet der Apparat auch noch eine mechanische Kontrolle. Beim Dienstantritte druckt nämlich der Beamte eine Kontrollkarte, welche die laufende Nummer und das Datum erhält, füllt dieselbe mit seinem Namen aus und verfährt ebenso beim Dienstschlusse, so daß stets ersichtlich ist, welche Karten von jedem Beamten ausgegeben worden sind. Die Beträge der verausgabten Karten sind mit Bezeichnung der Zuggattung, der Klasse des Buchstabens für den Steuerzuschlag und Nummer der Station auf zwei Kontrollstreifen gedruckt, wovon der eine in einer verschlossenen Kapsel für die Revision ruht, während der andere Streifen für die Abrechnung dem Kassier zugänglich ist. Durch eine einfache Addition der Summen kann der Beamte in einer kurzen Zeit das Soll eines Tages auf das genaueste feststellen und es ist ihm die umständliche Arbeit erspart, die er sonst zur Aufnahme der verkauften Fahrkarten aufwendet.

CHRONIK.

Das zweite Zusatzübereinkommen zum Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr, dessen Inkrafttreten mit 22. Dezember 1908 vorgesehen ist, erscheint in dem am 21. November 1908 ausgegebenen CVIII. Stücke des Reichsgesetzblattes unter Nr. 260 und in dem am 24. November 1908 erschienenen Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt Nr. 135 veröffentlicht. Danach wird mit dem genannten Tage auch ein neues Formular für Frachtbriefe und Frachtbriefduplikate des Internationalen Eisenbahntransportes eingeführt. Die bisherigen Formulare dürfen noch bis einschließlich 21. Dezember 1909 verwendet werden. (Vgl. unsere einschlägige Notiz in Nr. 32 vom 7. Dezember a. c.)

Neue Zusatzbestimmungen der Eisenbahnen zum Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr. Wir haben in Nr. 32 die Mitteilung des Berner Zentralamtes über die Neuausgabe des Internationalen Übereinkommens wiedergegeben. Im Novemberheft der „Zeitschrift für den Internationalen Eisenbahntransport" veröffentlicht das Zentralamt nun in der Abteilung „Gesetze und Vollzugsverordnungen" die neuen einheitlichen reglementarischen Zusatzbestimmungen zum Internationalen Übereinkommen und bemerkt über deren Entstehung und Bedeutung folgendes: „Wie im Jahrgang 1903 dieser Zeitschrift, S. 116 u. ff., mitgeteilt ist, sind im Jahre 1902 von den seit dem Jahre 1900 als ‚Internationales Transportkomitee' handelnden Vertretern der großen Mehrzahl*) der Eisenbahnen, auf welche das Internationale

*) Nur die russischen und die rumänischen Eisenbahnen waren den Verhandlungen ferngeblieben.

Digitized by Google

Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr Anwendung findet, Zusatzbestimmungen zu diesem Übereinkommen beschlossen worden, zu dem Zwecke, sie als einheitliche Vereinbarungen an Stelle der bis dahin in den verschiedenen Verbandstarifen unabhängig voneinander aufgenommenen Zusatzbestimmungen im Gebiete des Internationalen Übereinkommens zur Geltung zu bringen. Diese ‚Einheitlichen reglementarischen Zusatzbestimmungen‘ sind in der Beilage, S. 94 u. ff., der Zeitschrift von 1903 abgedruckt und seither in die internationalen Verbandstarife übergegangen.

Auf Grund der Verhandlungen der zur Revision des Internationalen Übereinkommens im Juli 1905 in Bern zusammengetretenen Konferenz der Vertragsstaaten sind dann eine Anzahl der Zusatzbestimmungen in das Zweite Zusatzübereinkommen vom 19. September 1906 zum Internationalen Übereinkommen übernommen und damit Bestandteile des letzteren geworden. Mit Rücksicht hierauf und da die inzwischen gesammelten Erfahrungen eine Abänderung anderer Zusatzbestimmungen und gewisse Ergänzungen derselben als zweckmäßig erscheinen ließen, hat das Internationale Transportkomitee sich ebenfalls zu einer Revision der Zusatzbestimmungen entschlossen. Diese Revision ist in der Sitzung des Transportkomitees vom 8. und 9. November 1907 zum Abschluß gelangt. Die neu formulierten Zusatzbestimmungen sind im Protokoll dieser Sitzung festgestellt. Sie sollen wieder im Anschluß an die Bestimmungen des Internationalen Übereinkommens in die Verbandstarife aufgenommen werden und neben den für die einzelnen Verkehre weiter bestehenden besonderen Vorschriften im internationalen Verkehr für die Beförderung von Gütern, einschließlich lebender Tiere, Fahrzeuge und Leichen, gelten, und zwar ohne Rücksicht darauf, ob die Abfertigung zu bestehenden direkten Tarifen oder mittels Umkartierung erfolgt. An die Eisenbahnverwaltungen wurde vom Transportkomitee das dringende Ersuchen gerichtet, dafür zu sorgen, daß die abgeänderten Zusatzbestimmungen gleichzeitig mit dem Inkrafttreten der Bestimmungen des Zweiten Zusatzübereinkommens zum Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr in Wirksamkeit gesetzt werden können. Die Bestimmungen des Zweiten Zusatzübereinkommens werden mit dem 22. Dezember 1908 in Kraft treten.

Kaufmännische Buchführung oder Kameralistik für staatliche Betriebe? Wenn eine öffentliche Gewalt den Betrieb großer wirtschaftlicher Unternehmungen in eigener Regie führt, dann hat sie, wie unlängst der Direktor der Aktiengesellschaft Löwe & Co. im Verein der Berliner Kaufleute und Industriellen in einem Vortrage ausführte, für diese wirtschaftlichen Betriebe im Interesse der Unternehmungen selbst, im Interesse der Steuerzahler und der Gewerbetreibenden die kaufmännische (doppelte, italienische oder amerikanische) Buchführung einzuführen. Es sei ein unhaltbarer Zustand, daß z. B. die preußischen Staatsbahnen, das größte industrielle Unternehmen der Welt nicht wissen, was sie verdienen, wie sich die investierten Milliarden rentieren, und dies trotz musterhafter Ordnung lediglich infolge des Fehlens kaufmännischer Buchführung. Von der Post- und Telegraphenverwaltung und den Bergwerken gelte das gleiche. Nur vier preußische Staatsbetriebe (Zentralgenossenschaftskassa, Seehandlung, Bernsteinwerke und Porzellanmanufaktur) haben kaufmännische Buchführung, neben der aber unnötigerweise noch Aufstellungen im Kameralstil gemacht werden. Für die gesamte Staatsverwaltung die kaufmännische Buchführung einzurichten, sei nicht erforderlich; ein in Österreich im 18. Jahrhundert gemachter Versuch dieser Art sei mißlungen, dagegen seien in Italien und in der Schweiz Buchführungssysteme eingeführt, die die Vorzüge der doppelten Buchführung mit denen der Kameralistik zu vereinen suchten. Das Bewilligungsrecht der Volksvertretung bleibt auch bei der kaufmännischen Buchführung ungeschmälert, wenn man im Gewinn- und Verlustkonto der Eisenbahnen neben der Istspalte eine Sollspalte einsetzt und diese vom Parlament genehmigen läßt. Die gegenwärtige Scheidung des Etats in ordentliche und außerordentliche Einnahmen und Ausgaben scheint auf den ersten Blick dem kaufmännischen Unterschied zwischen Anlagekapital und Betriebskapital zu entsprechen. Aber häufig werden Ausgaben für produktive Anlagen aus laufenden Mitteln anstatt aus Anleihen bestritten, die aus den Erträgnissen des Betriebes verzinst und getilgt werden sollten. Durch diese Gebarung entstehe ein falsches Bild des Reinertrages, und es werden der Gegenwart Lasten zugunsten künftiger Geschlechter aufgebürdet. So sind Jahrzehnte hindurch die Überschüsse der Reichspost dadurch geschmälert worden, daß alle Kosten für Neubauten aus laufenden Mitteln bestritten wurden, statt sie im Wege der Amortisation auf etwa 30 Jahre zu verteilen. Hier liegt das Interesse des Steuerzahlers an der kaufmännischen Buchführung der staatlichen Betriebe, denn bei der Kameralistik wird der Teil der Unkosten, der den Kaufmann am schwersten drückt — Zinsen und Abschreibungen — nicht ersichtlich gemacht. So kommt es, daß der Staat scheinbar billiger produziert, lediglich deshalb, weil er nicht kaufmännisch rechnet.

Die Güterwagengemeinschaft der Eisenbahnen Deutschlands. Nachdem die Verhandlungen zur Schaffung einer Betriebsmittelgemeinschaft sämtlicher Eisenbahnen Deutschlands resultatlos verlaufen waren, hat Preußen die Errichtung einer Güterwagengemeinschaft der Eisenbahnen aller Bundesstaaten beantragt und die Verhandlungen darüber in einer Konferenz am 20. Oktober 1908 in Frankfurt a. M. mit einem positiven Ergebnisse zum Abschlusse gebracht. Als Zeitpunkt für die Inkrafttretung der neuen Gemeinschaft ist vorläufig der 1. April 1909 zu nennen. Über die Zweckmäßigkeit dieser Gemeinschaft herrschen noch geteilte Ansichten. Der bayerische Verkehrsminister erblickt, wie die „Münchener allgemeine Zeitung“ ausführt, in der Gemeinschaft ein geeignetes Mittel zur wirtschaftlichen Ausnützung des Wagenparkes. Sie hat ganz gewiß drei günstige Wirkungen: eine weit rationellere Ausnützung der Güterwagen, als sie bisher möglich war, eine immerhin zweckmäßigere Bestimmung der Wagengestellung nach den vorliegenden Bedürfnissen für das gesamte Verkehrsgebiet und eine sehr notwendige Vermeidung der kostspieligen, oft sinnlosen Leerläufe. Es ist natürlich, daß die Vereinheitlichung eine zentrale Verwaltung erfordert, die als ein ganz neuartiges und kompliziertes Getriebe ein besonderes Vorstudium bedingt. Vermutlich wird in Berlin für die Güterwagengemeinschaft ein besonderes Amt geschaffen, das alle Maßregeln zur Verwendung des einheitlichen Wagenparks trifft und an das alle Anträge auf Gestellung von Wagen zu richten sind. Das Wagenamt dürfte also die Erledigung selbst der anscheinend geringfügigsten Wünsche zu besorgen haben. Dies würde eine ungeheure Menge Arbeit zur Folge haben, die allerdings dadurch erleichtert werden soll, daß dem Wagenamt Vertreter der einzelnen Bundesstaaten zugeteilt werden, die die Verhältnisse ihres Landes genau kennen und dessen Verkehrsinteressen zu wahren verstehen. Doch trotz dieses Beirats dürfte die Zentrale große Schwierigkeiten zu bewältigen haben; so wird es gewiß nicht leicht sein, von Berlin aus die auf einzelne Orte oder Kreise beschränkten Wagenabgänge zu decken. Im allgemeinen darf wohl angenommen werden, daß zur Zeit des in jedem Herbste eintretenden Wagenmangels eine auf das ganze Reich sich erstreckende Art von Verleihung pro rata stattfinden wird, wodurch manche Klagen enstehen werden. Andere, nicht vom bayerischen Verkehrsminister geäußerte Bedenken weisen darauf hin, daß z. B. bayerische Waggons nach Preußen zur Aushilfe geschickt werden könnten

Digitized by Google

und daß, bevor sie wieder zurückkehren, in Bayern selbst sich ein Waggonmangel fühlbar machen könnte. Man sieht die in Österreich eingeführte Wagenkontingentierung, bei welcher bei Transporten auf mehreren Bahnen jede Verwaltung eine Anzahl Waggons beistellt, für entsprechender an. Dieser Vorgang wird auch seit über zehn Jahren im böhmischen Braunkohlengebiet ausgeübt und der Verkehr dort mit den Waggons der österreichischen, der sächsischen und der bayerischen Bahnverwaltungen abgewickelt. Hiedurch wird auch die Abrechnung der einzelnen Verwaltungen erleichtert, da jede Verwaltung soviel Wagen beistellt, als für ihr Gebiet erforderlich sind.

LITERATUR.

Wissenschaftliche Enzyklopädie (Verlag O. Doin, Paris). Bibliothek der angewandten Mechanik und der Baukunst. J. Nadal, Chefingenieur des Material- und Zugförderungsdienstes der französischen Staatsbahnen. Dampflokomotiven. 320 Seiten mit 71 Abbildungen im Texte und fünf Stichen außerhalb des Textes. Frcs. 5.

Das Werk ist fast ausschließlich den modernen Lokomotiven gewidmet. Denn in den letzten 20 Jahren haben die Lokomotiven solche Fortschritte gemacht, daß das Studium der alten Typen tatsächlich nur mehr ein historisches Interesse bietet.

In den Kapiteln I (Kessel), II (Räder, Rahmen, Aufhängung), III (Mechanismus) ist die Konstruktion der verschiedenen Lokomotivteile in allen Einzelheiten dargelegt, so wie man sie in der wirklichen Praxis sowohl in Frankreich als auch im Auslande auffaßt; die gebräuchlichsten Typen und Einrichtungen werden vor Augen geführt und erläutert.

Außerdem sind die theoretischen und praktischen Probleme des Lokomotivbaues und -betriebes erschöpfend behandelt, soweit dies unsere gegenwärtigen Kenntnisse gestatten. Der Vorgang bei der Verbrennung im Roste (Kapitel I) ist nach den Resultaten der Versuche in Saint Louis erörtert; die Frage der Stabilität des Ganges und der Einfluß, den die Anordnung der Zylinder auf sie ausübt, das Drehgestell, die Balanciers, die Federn usw. werden im Kapitel IV behandelt, während das Kapitel V der Messung der Kraft und ihrer Ausnützung gewidmet ist und eine vergleichende Studie der verschiedenen Verwendungsarten des Dampfes enthält: einfache Expansion, Kompoundsystem, überhitzter Dampf sowie die verschiedenen Lokomotivtypen.

Die einfache, dabei präzise Ausdrucksweise wird auch minder geübten deutschen Lesern das Studium dieses (französisch geschriebenen) auf der Höhe wissenschaftlicher Darstellung stehenden Werkes erleichtern. Namentlich Studierenden des Maschinenbaues sowie Betriebstechnikern, die sich über Konstruktion, Wirkungsweise der Lokomotiven näher unterrichten wollen, sei das Werk wärmstens empfohlen.

Praktischer Wegweiser für Patent-, Musterschutz- und Markenschutz-Angelegenheiten von Ingenieur Gustav Adolf Witt, k. k. Kommissär des Patentamtes und Dozent für „Patentkunde" am k. k. techn. Gewerbemuseum und an der k. k. Staats-Gewerbeschule in Wien I. Preis K 5·40. Wien und Leipzig, Carl Fromme. Bisher fehlte ein gemeinverständlich geschriebenes, für den Gebrauch der Praxis bestimmtes Auskunfts- und Nachschlagebuch über einschlägige Angelegenheiten. Der vorliegende „Praktische Wegweiser" hilft diesem Mangel vollständig ab. Unter Einbeziehung der neuesten Gesetze, Staatsverträge und Verordnungen sind darin sämtliche in Betracht kommenden Fragen in jener Reihenfolge behandelt, in welcher sie gewöhnlich an den Ratsuchenden herantreten, wobei die Stempel- und Formvorschriften, welche dem Laien so viele Schwierigkeiten bereiten, besonders sorgfältige Berücksichtigung gefunden haben. Ausführliche Kapitel- und Schlagwörter-Verzeichnisse ermöglichen es, sich über jede beliebige Frage rasch und zweckdienlich zu unterrichten. Zahlreiche praktische Winke, eine reichhaltige Sammlung von Gesuchsmustern und mehrere graphische Darstellungen des Patenterteilungs-, Einspruchs- und Beschwerdeverfahrens vervollkommnen dieses wertvolle Vademekum. Der besonders hervorzuhebende Umstand, daß das Buch Gemeinverständlichkeit und Vollständigkeit mit angenehmer Kürze, und sachlicher Richtigkeit glücklich vereinigt, macht den „Praktischen Wegweiser" nicht nur für Erfinder, Ingenieure, Fabrikanten, Gewerbetreibende und Kaufleute, sondern auch für Patent-Techniker, Richter, Rechtsanwälte, Notare sowie für den Lehrgebrauch an gewerblichen und anderen Schulen zu einem vorzüglichen Behelf.

CLUB-NACHRICHTEN.

Im Monate November fanden zwei Vergnügungsabende statt, welche beide auf gleicher künstlerischer Höhe standen und uns teils alte, liebwerte und geschätzte Kunstkräfte brachten, teils die erfreuliche Bekanntschaft mit neuen Größen vermittelten.

Max Weißgärber, Konzertmeister des Tonkünstlerorchesters, und die bestbewährte Pianistin Grete Gelbard besorgten die Instrumentalnummern des ersten Abends in einer ihrer Bedeutung würdigen Weise.

Sodann nahm das Mitglied der Hofoper Lener zunächst allein und dann im Vereine mit seiner Gattin Frau Kiurina-Lener das Wort und weckten durch ihre meisterhaften Vorträge lebhaften Beifall. Fräulein Hermanotti und Herr Weiß vom Deutschen Volkstheater besorgten den heiteren Teil des Abends in vorzüglicher Weise.

Der zweite Abend brachte zwei große Künstler, die schon bei ihrem Erscheinen mit stürmischem Applaus empfangen, sich immer wieder zu Zugaben bequemen und für den nicht endenwollenden Beifall danken mußten. Bruno Elsner, der impetuose Klavier-Dramatiker, der Meister der Technik, der zur höchsten Begeisterung mitreißt, und Paul Schmedes, der herzgewinnende, einschmeichelnde Lyriker, der in gleicher Weise durch seine süße Stimme wie den empfindsamen Vortrag Bewunderung und Entzücken erregte.

In den Erfolg des Abends teilten sich noch die Damen Dohnal, eine allgemein anerkannte Cellovirtuosin, Edith Richter, die stets gerne gehörte, feinfühlige Liedersängerin sowie Fräulein Pellar vom Deutschen Volkstheater, welche durch den Vortrag reizender Gedichte von Marie Madeleine ebenso reichen Beifall hervorrief wie ihr Bühnenkollege Herr Ehmann durch seine heiteren Darbietungen.

Der Schriftführer: Dr. Leipen.

Neue Begünstigungen.

Die Direktion der Neuen Wiener Bühne (ehemals Danzers Orpheum) Wien, IX. Wasagasse 33, hat sich bereit erklärt, dem Club fallweise Anweisungen zum Bezuge von Karten zu ermäßigten Preisen zu übersenden. (Terrassenlogensitz à K 1·50 statt K 4·–, Orchestersitze à K 2·50 statt K 4·—, Parkettfauteuils à K 1·50 statt K 3·—, Parterresitze à K 1·10 statt K 2·— usw.)

Die Anweisungen gelangen am Tage der Vorstellung an das Clubsekretariat, woselbst Vormerkungen für obige Anweisungen entgegengenommen werden und eventuell frankierte Kuverts für pneumatische Zustellung hinterlegt werden können.

Die Kurverwaltung in Bad Einöd (Steiermark) gewährt den Mitgliedern des Clubs während der Monate Mai und Juni sowie im September Wohnung und Bäder (mit Ausschluß von Spezialkuren) gegen einen täglichen Beitrag von einer Krone für Wäsche und Beleuchtung. — Nähere Auskünfte werden seitens der genannten Kurverwaltung bereitwilligst erteilt.

Nachricht.

Mehrseits geäußerten Wünschen entsprechend, wurden für die Volksoper Anweisungen zum Bezuge von Logen für 5 Personen im 1. Rang K 12·— statt K 22·— und im 2. Rang K 10·— statt 18·— angeschafft. Diese Anweisungen sind im Sekretariat gegen Barzahlung erhältlich.

Das Benefizen-Komitee.

Die diesjährige Silvesterfeier unter Beteiligung von Damen findet Mittwoch den 30. Dezember statt. Eröffnung der Clublokale um 1/28 Uhr abends. Hervorragende Kunstkräfte haben ihre Mitwirkung bereits zugesagt.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten. Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hibscher. Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16

Digitized by Google

Elbeumschlagsverkehr mit Südwestrußland.

Verlängerung der Reexpedition für russischen Zucker.

Die im Elbeumschlagstarife für Südwestrußland vom 1. Jänner 1905 auf Seite 5, unter A I 4 d, für Sendungen aus Rußland gewährte Reexpeditionsfrist von 42 Tagen wird unter Einhaltung der bisher gültigen sonstigen Bedingungen ab 1. Jänner 1909 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1909 für Zuckersendungen aus Rußland auf neun Monate verlängert.

Wien, am 5. Dezember 1908.

K. k. priv. österreichische Nordwestbahn als geschäftführende Verwaltung.

Niederländisch-Deutsch-Russischer Grenzverkehr.

Einführung der Nachträge 8 zu den Tarifheften 1 und 2.

Mit 20. Dezember 1908 treten zum obigen Tarif-Teil II, Heft 1 und 2 die Nachträge 8 in Kraft.

Exemplare erliegen in der Station Reichenberg sowie bei der unterzeichneten Direktion zur Einsicht bereit und sind bei der königlichen Eisenbahndirektion Bromberg, ferner bei der unterzeichneten Direktion zum Preise von 6 Hellern erhältlich.

Wien, am 2. Dezember 1908.

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Deutsche Verlags-Anstalt Stuttgart

Lexikon der gesamten Technik

und ihrer Hilfswissenschaften

Im Verein mit Fachgenossen herausgegeben von **Otto Lueger**

2. neubearbeitete und vermehrte **Auflage**

Erscheint in 8 Bänden gebunden in Halbfranz à 30 Mark und in 40 Abteilungen à 5 Mark.

Ueber jeden technischen Begriff, jede wissenschaftliche Bezeichnung und jedes mathematische, physikalische oder chemische Problem gibt Luegers Lexikon **sachliche, knappe, aber erschöpfende Auskunft in leicht verständlicher Form.**

Bestellungen nehmen alle Buchhandlungen entgegen, die auf Wunsch die 1. Hälfte der 1. Abteilung zur Ansicht ins Haus liefern.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

(K. k. Nordbahndirektion.)

Schnellzugsverbindungen

von Wien nach Berlin und retour via Oderberg.

Schnellzüge Wien—Berlin.

Ab Wien (Nordbahnhof)	*† 7.50 früh	3.00 nachm.	* 10.00 nachts
An Oderberg	12.09 nachm.	8.51 abends	2.55 früh
„ Breslau	3.10 „	11.46 nachts	5.58 „
„ Berlin (Schl.-Bhf.)	8.31 abends	5.08 früh	10.58 vorm.
Fahrdauer Wien—Berlin	12 St. 41 Min.	14 St. 08 Min.	12 St. 58 Min.

Schnellzüge Berlin—Wien.

Ab Berlin (Schl.-Bhf.)	*† 8.52 früh	4.57 nachm.	* 11.50 nachts
„ Breslau	2.15 nachm.	10.05 nachts	6.10 früh
„ Oderberg	5.16 „	1.18 „	10.16 vorm.
An Wien (Nordbahnhof)	9.48 nachts	6.15 früh	3.35 nachm.
Fahrdauer Berlin—Wien	12 St. 56 Min.	13 St. 18 Min.	15 St. 45 Min.

Weitere Verbindungen nach und von Hamburg, Hannover, Bremen, Amsterdam, Rotterdam und London.

* Verkehr direkter, sehr bequemer Wagen I. und II. Klasse von Wien nach Berlin und retour.

† Speisewagen von Wien bis Berlin und retour.

Bei den Nachtschnellzügen verkehrt ein direkter Schlafwagen I. und II. Klasse.

Die offizielle Auskunfts- und Fahrkartenausgabestelle in Berlin ist das „Amtliche Verkehrsbureau der k. k. österr. Staatsbahnen und des österr. Lloyd, Berlin, Unter den Linden 47" (Ecke Friedrichstraße).

Die kürzesten Schnellzugsverbindungen von Wien (Nordbahnhof) nach Krakau und Lemberg

mit direkt verkehrenden, sehr bequemen, durch gedeckte Übergänge verbundenen Wagen I. und II. Klasse sind wie folgt hergestellt:

Ab Wien (Ndbhf.)	† 7.50 früh	‡* 12.15 nachm.	* 8.00 abends	** 10.00 nachts
An Krakau	2.47 nachm.	8.18 abends	2.55 nachts	6.18 früh
„ Lemberg	8.40 abends	2.30 nachts	8.55 früh	1.30 nachm.
Fahrd. Wien-Lemberg	12 St. 50 M.	14 St. 15 Min.	12 St. 55 Min.	15 St. 26 Min.
Ab Lemberg	† 8.25 früh	‡* 12.15 nachts	** 2.45 nachm.	* 7.00 abends
„ Krakau	2.31 nachm.	7.18 früh	9.04 nachts	12.56 nachts
An Wien (Ndbhf.)	9.48 nachts	3.35 nachm.	6.15 früh	8.02 früh
Fahrd. Lemberg-Wien	13 St. 23 M.	14 St. 50 Min.	15 St. 30 Min.	13 St. 02 Min.

Weitere Verbindungen via Lemberg nach und von Czernowitz, dann nach und von Podwoloczyska.

† Speisewagen verkehren von Wien nach Lemberg und retour.

* Schlafwagen I. und II. Klasse von Wien nach Lemberg und retour, sowie Speisewagen von von Rzeszów nach Czernowitz und retour.

** Verkehr eines Schlafwagens von Wien nach Podwoloczyska u. retour, ferner eines direkten Wagens I. und II. Klasse Prag—Podwoloczyska u. retour.

‡ Speisewagen von Wien nach Krakau und retour.

* Verkehr direkter Schlafwagen I. und II. Klasse von Krakau nach Lemberg bezw. Itzkany.

Gültig ab 1. Oktober 1908. K. k. Österreichische Staatsbahnen. **Winterdienst 1908/09.**

Kürzeste Zugsverbindungen

von **Wien, Prag** und **Karlsbad** nach dem **Salzkammergut, Badgastein, Innsbruck** und **München, sowie umgekehrt.**

Wien Westbhf. ab	7 30 fr.	10 00 fa.	3 40 fa.	8 22 ab.	8 12 ab.	10 10 a.
Prag K. F. J. B. „	.	7 28 fr.		6 08 fa.	6 00 fa.	
Karlsbad Z. B. „		6 21 ab.		6 00 fa.	6 00 fa.	
Linz „	11 20 fa.	1 33 fa.	7 40 ab.	10 41 ab.	11 50 ab.	3 15 fr.
Gmunden an	6 10 fa.	3 10 „	10 12 „		6 01 fr.	6 02 fr.
Bad Ischl „	4 28 „	4 26 „	11 10 „		7 01 fa.	7 00 fa.
Aussee „	5 10 „	5 04 „			8 01 „	8 04 „
Salzburg „	2 02 „	4 10 „	11 14 „		2 43 fa.	6 45 fr.
Bad Reichenhall an	3 34 „	✕ 6 34 ab. • 6 10 ab.	† 1 18 fa.			8 30 fa.
München „	6 01 „	7 58 ab.	6 30 fr.		❑ 6 33 fr.	10 17 fa.
Badgastein „	7 04 ab.	7 14 „	• 8 30 „	• 8 50 fr.	.	6 50 fa.
Innsbruck „	10 00 „	10 00 „	7 10 „	7 10 „		12 45 fa.

Innsbruck ab	3 50 fa.	6 40 ab.	6 40 ab.	10 45 ab.	✕ 7 10 fr.	7 10 fr.
Badgastein „	6 30 ab.	6 20 „			10 18 fa.	10 18 fa.
München „	6 40 ab.		❑ 10 12 „		6 40 „	12 02 fa.
Bad Reichenhall „	✕ 6 10 ab. • 7 30 ab.		• 9 28 „		12 30 „	2 10 „
Salzburg „	9 23 ab.		1 20 fa.	6 25 fr.	1 05 fa.	2 55 „
Aussee „	6 08 „		6 10 ab.	6 10 „	12 24 fa. 6 33 fa.	2 32 „
Bad Ischl „	6 23 „		6 23 „	7 07 „	1 17 fa. 10 42 „	3 20 „
Gmunden „	10 34 „		10 24 „		2 00 „ 11 52 „	5 35 „
Linz an	12 33 fa.		3 50 fr.	9 03 fa.	3 28 fa.	6 08 fa.
Karlsbad Z. B. „			7 32 ab.	.	6 03 fa.	
Prag K. F. J. B. „			11 00 fa.		6 22 ab.	
Wien Westbhf. „	6 00 fr.	6 30 fr.	❑ 7 30 fr.	12 55 fa.	7 12 „	9 20 ab.

✕ Direkte Wagen I. und II. Klasse zwischen Wien—München—Paris, Wien—Zürich—Basel, III. Klasse zwischen Wien—Zürich, I., II. und III. Klasse Wien—Bregenz, Speisewagen zwischen Wien—Innsbruck.
✦ Direkte Wagen I. und II. Klasse zwischen (Budapest)—Wien—Basel—Paris, III. Klasse zwischen Wien—Zürich, zurück Paris—Wien, Speisewagen zwischen Wörgl—Zürich, Schlafwagen I. und II. Klasse zwischen Wien—Zürich, zurück I. Klasse Paris—Basel, I. und II. Klasse Basel—Wien.
◉ Direkte Wagen I., II. und III. Klasse zwischen Wien—Salzburg—Lindau. ❑ Schlafwagen Wien—München; direkter Wagen I. und II. Klasse Wien—München—Paris.
• [illegible] † [illegible]
▣ [illegible] ◆ [illegible]

Digitized by Google

Wilhelm Beck & Söhne

k. u. k. Hoflieferanten

FILIALEN: Lemberg Innsbruck Sarajevo.

Wien, VIII. Langegasse 1, Zentrale.

Uniformen, Uniformsorten

Kürschnerwaren und Kappen

für Eisenbahnen. 651

Trifailer Kohlenwerks-Gesellschaft, Wien, III. Rennweg 5. 649

Deckert & Homolka

Elektrotechnisches Etablissement

Fabriks- u. Engros-Lager IV. Favoritenstr. 42. WIEN Niederlage u. Installation I. Kärntnerstr. 42.

Budapest. Prag. Brünn. Paris.

Fabrikation • Installation



von Telegraphen- und Mikrotelephon-Apparaten für alle Zwecke, insbesondere für den Eisenbahn-Signal-, Sicherheits- und Meldedienst, Blitzableitern, Dynamos, Elektromotoren und Ventilatoren, Wasserstands-Anzeigern, Beleuchtungskörpern, staub- und wasserdicht. 646

Österreichische Eisenbahn-Verkehrsanstalt WIEN I. Volksgartenstraße 3.

Vermietung von Spezialwagen aller Art, Kastenwagen und Lowrys, Heiz- und Kühlwagen, Zisternenwagen, Spezialwagen für Weintransporte etc., Projektierung, Bau und Finanzierung von Lokal- und Schleppbahnen, Errichtung von Reservoirs (Tanks) und Rohrleitungen (pipe lines) für Petroleum. 621

RUNDSCHAU FÜR TECHNIK UND WIRTSCHAFT

ZENTRALORGAN FÜR DIE FORTSCHRITTE DER INDUSTRIE, VERKEHRSTECHNIK, FÜR SOCIALPOLITIK, VOLKSWIRTSCHAFT u. VERWALTUNG

HERAUSGEBER DIPL.ING. ALFRED BIRK, EISENBAHNOBERING. a. D., O.Ö. PROF. a. d. K.K. DEUTSCHEN TECHN. HOCHSCHULE IN PRAG — VERLAG VON A. HAASE, PRAG I. ANNAHOF — POSTSPARKASSENKONTO 30.308 — TELEF. HON 308

Alleinige Anzeigen-Aufnahme

M. Pozsonyi, Wien,

IX. Hörlgasse 5.

Um meine Waschmaschinen à 24 Kronen

mit einem Schlage überall einzuführen, habe ich mich entschlossen, dieselben zu obigem billigen En gros-Preis *ohne Nachnahme zur Probe* zu senden! Kein Kaufzwang! *Ziel 3 Monate!* Durch Seifenersparnis verdient sich die Maschine in kurzer Zeit! Leichte Handhabung! Leistet mehr wie eine Maschine zu 70 Kronen! Die Maschine ist aus Holz, nicht aus Blech und ist unverwüstlich! Größte Arbeitserleichterung! Schont die Wäsche wie bei der Handarbeit! Schreiben Sie sofort an:

Paul Alfred Goebel, Innsbruck.

Vertreter auch zu gelegentlichem Verkauf überall gesucht.

Bitte nicht zu vergessen, die Bahnstation anzugeben, nach welcher die Maschine geschickt werden soll.

Österreichische

Siemens-Schuckert-Werke

Wien, XX/2. Engerthstraße 150.

Elektrische Beleuchtung 666

Elektrische Kraftübertragung

Elektrische Bahnen

Dynamomaschinen	Elektromotoren
Schaltapparate	Zähler
Installationsmaterial.	Bogenlampen.

Installationsbureau: VI/1 Mariahilferstraße Nr. 7.

HUTTER & SCHRANTZ A.-G.

SIEBWAREN- u. FILZTUCHFABRIKEN.

K. u. K. HOF- LIEFERANTEN

Wien, VI. Windmühlgasse Nr. 20



empfehlen: **Stahldraht-Matratzen, Eisen- und Messing-Möbel** etc. etc in vorzüglichster Ausführung zu sehr mäßigen Preisen.

Illustrierte Kataloge gratis und franko.

Darlehen!

Allgemeine Cautionsbank Aktiengesellschaft

General-Repräsentanz für Österreich:

WIEN, IV. Technikerstraße Nr. 5.

Die Allgemeine Cautionsbank gewährt an **Eisenbahnbeamte** Darlehen gegen Gehaltsvormerkung zu außerordentlich günstigen Bedingungen, u. zw.: 1. Die Bank fordert an Darlehenszinsen pro anno 6½%; selbstredend immer von der verbleibenden Restschuld. 2. Der Darlehenswerber hat sich hinsichtlich seines Gesundheitszustandes einer ärztlichen Untersuchung zu unterziehen. Die übliche teure Lebensversicherung wird jedoch nicht verlangt. Für den Fall des Ablebens des Darlehenswerbers erlischt die restierende Schuld, so daß den Erben keinerlei Verpflichtung auferlegt bleibt. Für diesen seitens der Bank gebotenen Vorteil ist alljährlich ein mäßiges Schadendeckungsentgelt, dessen Höhe sich nach dem Alter des Darlehenswerbers richtet, immer nur von der verbleibenden Restschuld zu bezahlen. 3. Die übliche Stellung der Bürgen kann gegen eine einmal zu entrichtende mäßige Zahlung unterbleiben. (3 Perzent der Darlehenssumme.) 4. Bei der Erteilung des Darlehens werden als einmalige Kosten die Barauslagen und 1 Perzent Bankprovision in Abrechnung gebracht.

Zu weiteren Informationen ist die Bank jederzeit bereit und stehen Antragsformulare zur Verfügung. 701

Für den Inseratenteil verantwortlich Annoncen-Expedition M. Pozsonyi, Wien, IX. Hörlgasse 5.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten. — Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Bilscher. — Druck von H. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

Redaktion und Administration:
WIEN, I. Eschenbachgasse 11.
Telephon Nr. 555.
Postsparkassen-Konto der Administration: Nr. 806.245.
Postsparkassen-Konto des Club: Nr. 850.696.
Beiträge werden nach dem vom Redaktions-Komitee festgesetzten Tarife honoriert.
Manuskripte werden nicht zurückgestellt.

ORGAN
des
Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

Erscheint von April bis Oktober am 1. und 15. jedes Monates
von November bis März jeden Montag.

Abonnement inkl. Postversendung
In Österreich-Ungarn:
Ganzjährig K 10. Halbjährig K 5.
Für das Deutsche Reich:
Ganzjährig Mk. 12. Halbjährig Mk. 6.
Im übrigen Auslande:
Ganzjährig Fr. 20. Halbjährig Fr. 10.
Bezugsstelle für den Buchhandel:
Spielhagen & Schurich in Wien.
Einzelne Nummern 30 Heller.
Offene Reklamationen portofrei.

№ 34. Wien, den 21. Dezember 1908. XXXI. Jahrgang.

Putzwolle

kardiert in Strähnen,
offeriert in allen erdenklichen Qualitäten die

Erste österr. mechanische Putzwollfabrik
RUDOLF LÖWI
Wien, II. Engerthstraße 173—175.
Erstes und größtes Etablissement dieser Art, dessen Inhaber die kardierte Putzwolle vor 13 Jahren in Österreich mit größtem Erfolge einführte.
Monatliches Fabrikat über 100.000 Kilogramm.


Echte Brillant- und Diamantringe von fl 8 bis 300
Echte Brillant- und Diamant-Ohrringe von fl 10 bis 1000
in selten großer Auswahl, sowie reichhaltiges Lager
in Gold-, Silber und Juwelen-Gegenständen preiswert

Bei Barzahlungen 10 Prozent.
Illustrierte Preisliste gratis und franko.
A. E. DOLLINGER, en gros und en detail.
Wien, IV. Favoritenstraße Nr. 22

Leopolder & Sohn
Wien, III/1 Erdbergstraße 52.
Leipzig-Schleussig, Seumestraße 86.
Fabrik für Telegraphen-Apparate, Telephone und Telephon - Zentral - Umschalter, elektrische Stations-Deckungssignale und Bahnwächter-Läutewerke für Eisenbahnen, Telegraphen - Batterien und Leitungsmateriale, Wassermesser eigenen Patentes für städtische Wasserwerke, Bierbrauereien und Maschinenfabriken.
Alle Telephon- und Telegraphen-Einrichtungen werden prompt ausgeführt und Voranschläge **kostenfrei** ausgearbeitet.

Stefan v. Götz & Söhne
Wien und Budapest
Wien
XX/1. Bez., Gießmanngasse 2.
XX/1. Nordwestbahnstraße 53.
Budapest
b. Ganz & Co., Steinbrucherstr.
Eisenbahn-Sicherungsanlagen
Bahnschranken mit und ohne Vorläutesicherung,
Zentralweichenstellungen
Signalanlagen, Industriegeleisesicherungen, Geleisesperrbäume, Wechselsperren, Sperrschuhe, Sicherungs- und Signaleinrichtungen aller Art für Eisenbahnen und Ausrüstung hiezu.
Rein pneumatische Niederdruck-Weichen und Signalstellung nach den Patenten der General Railway Signal Co., Buffalo und Rochester U.S.A. und der British Pneumatic Railway Signal Co., Ltd. London.
Werkzeuge und Gebrauchsartikel
für den
Bahnbau, Bahnerhaltungs-
und
Betriebsdienst
Berg- und Hüttenwesen
Bremsschuhe, Waggonschieber etc. Patent Büßing
Bremsschlitten Patent Schön.
Seuthe'sche Knall- und Lichtsignale
Telegramm-Adresse Bahngötz Wien Telephon.
„A B C"-Code fünfte Ausgabe in Verwendung.
Telephon 21682 und 21683 Interurban. 637


Klingerit

ist anerkannt die einzig beste Dichtung für höchsten Dampfdruck und überhitzten Dampf etc. etc.
Klingerit wird dort empfohlen, wo noch keine Dichtung entsprochen hat!
Klingerit Dichtungs-Platten
Ringe und
Fassonstücke
etc.
sind nur dann echt
wenn sie auf einer Seite über die ganze Fläche mit der registrierten
Schutzmarke „Klingerit" versehen sind.
667
Die unter den verschiedensten „it" Namen aufgetauchten Dichtungen haben mit dem Fabrikat „Klingerit" nichts gemein, sondern sind meistens ganz minderwertige Nachahmungen. 380
Man kaufe daher nur „Klingerit" und weise Dichtungen, welche diese Schutzmarke nicht tragen, als unecht zurück.

Rich. Klinger, Gumpoldskirchen bei Wien


Hiezu als Beilage eine Einladung des Österreichischen Künstlerbund.

Digitized by Google

Garvens-Werke

WIEN

II. Handelskai 130

fabrizieren und halten großes Lager von:

Pumpen aller Art:

Baupumpen
Stationsbrunnenpumpen
Expreßpumpen f. große Förderhöhen
Pumpen für Villen und Wohnhäuser und Fabriksanlagen
Pumpen für Haus- u. Wasserleitungen.

Waagen für jeden Zweck:

Stationsbrückenwaagen
Kohlenwaagen
Magazinswaagen.

847

Kataloge u. Kostenvoranschläge auf Verlangen portofrei und kostenlos.

K. k. priv. **Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt**

Errichtet im Jahre 1826. **Wien, I. Wollzeile 39.**

Die Anstalt versichert: a) Gebäude samt deren Zubehör,
b) Mobilien aller Art
c) Bodenerzeugnisse gegen Hagelschlag.

611

Reservefond d. Anst.: K 8,376.191·17 Ges.-Versicherungssumme K 3.408,808.636
Anzahl der Mitglieder: 159.054.

Wiener 1908/09. K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft Winter 1908/09.

Schnellzugs-Verbindungen.

Giltig vom 1. Oktober 1908.

WIEN – ITALIEN

über Cervignano | über Cormons | über Ala | über Pontafel

[illegible]

DEUTSCHLAND – ITALIEN

über Ala

[illegible]

BUDAPEST – ITALIEN

über Cormons | über Ala | über Cervignano

[illegible]

Winter 1908/09. K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft Winter 1908/09.

Reiseverbindungen zwischen Wien, den Alpenländern, Italien und Ungarn.

Giltig vom 1. Oktober 1908.

Stationen

[illegible]

Giltig ab 1. Oktober 1908.

K. k. Österreichische Staatsbahnen.

Kürzeste Zugverbindungen

Wien—Arlberg—Paris—Genf.

[illegible]

Wien—Pontafel—Venedig—Rom und Mailand—Genua.

[illegible]

Wien—Lemberg—Odessa—Kiew und Czernowitz—Bukarest—Constanza—Constantinopel

[illegible]

Wien—Köln—Brüssel—London

[illegible]

Wien—Prag

[illegible]

Wien—Eger—(Leipzig)—Cassel—(Köln)—Aachen

[illegible]

Stadtbureau der k. k. österr. Staatsbahnen in Wien, I., Wallfischgasse 15.
Amtliches Verkehrsbureau der k. k. österr. Staatsbahnen in Berlin unter den Linden.

[illegible]

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ORGAN
des
Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

Nº 34. Wien, den 21. Dezember 1908. XXXI. Jahrgang.

☛ Der hohen Feiertage wegen erscheint die nächste Nummer erst am 30. Dezember l. J. ☚

Berichtigung.

Die Silvesterfeier findet nicht, wie irrtümlich in Nr. 33 vom 14. Dezember 1908 verlautbart wurde, am Mittwoch den 30. Dezember, sondern Montag den 28. Dezember, um 8 Uhr abends, statt.

Die Organisation des Bahnerhaltungsdienstes.

Von Ingenieur **Franz Gustav Schäffer.**

In der Nr. 5 der „Österreichischen Eisenbahnzeitung" vom Jahre 1906 wurden die Grundsätze erörtert, welche bei der Organisation eines so gewaltigen Verwaltungskörpers, wie es die österreichischen Staatsbahnen schon sind, der aber noch einen bedeutend größeren Umfang durch den Hinzutritt der verstaatlichten Privatbahnen annehmen wird, maßgebend sein sollen, um die Verwaltung möglichst einfach und daher auch ökonomisch zu gestalten.

Es wurde daher in großen Zügen das Gerippe dieser Organisation skizziert und die Vorteile auseinandergesetzt welche sich durch eine zweckmäßige Teilung der Arbeit nach Materien und Eisenbahnbehörden, sowie durch die scharfe Begrenzung der Machtbefugnisse der einzelnen Dienststellen zweifellos erzielen lassen. Es wurde aber auch betont, daß es bei diesen allgemeinen Grundsätzen nicht sein Bewenden haben könne, wenn dieselben bloß auf die höheren Eisenbahndienststellen Anwendung fänden, sondern es müssen dieselben auch auf die Organisation der einzelnen Dienstzweige, und zwar so weitgehend als möglich, ausgedehnt werden, um die Dienstesführung so klaglos und ökonomisch als möglich gestalten zu können.

Mit den nachfolgenden Ausführungen soll nun die Anwendung dieser Grundsätze bezüglich des Bahnerhaltungsdienstes in großen Zügen erörtert werden.

Der Bahnerhaltungsdienst ist jener Dienst, welcher für die absolute Sicherheit des baulichen Zustandes des Bahnkörpers zu sorgen hat, damit der Betrieb stets unaufgehalten und auch dessen Sicherheit unbedingt, soweit der Bauzustand der Bahn in Frage kommen kann, gewährleistet sei. Diese Aufgabe kann nur durch eine stetige Überwachung des Bahnzustandes bis in seine kleinsten Einzelheiten erfüllt werden, und zwar so, daß wenn an dem Bauzustande Mängel eintreten, was ja infolge der Benützung der Bahnanlagen, Abnützung des Materiales, Witterungseinflüssen usw. ganz unvermeidlich ist, diese allsogleich entdeckt und auch der Behebung zugeführt werden können.

Demgemäß wird der Bahnkörper einer dichten Beaufsichtigung unterzogen, und zwar durch die Bahnwächter und Bahnwärter mitunter viermal des Tages, durch die Bahnmeister fast einmal täglich und durch die Bahnerhaltungsingenieure tunlichst zweimal wöchentlich. Die langjährige Erfahrung hat gelehrt, daß eine derartige Aufsicht vollkommen genügt, um die Sicherheit des Bahnbetriebes zu gewährleisten, denn die Mängel an dem Bahnbestande wurden immer rechtzeitig entdeckt und tunlichst rasch behoben.

Die Anordnungen zur Behebung von Mängeln sowie die Art und Weise der Behebung derselben ist aber eine sehr wichtige Sache, welche eine ziemlich große Intelligenz und entsprechende technische Kenntnisse erfordert, weshalb man die Kompetenz hiezu zumeist den Ingenieuren vorbehalten hat. Die Bahnwächter und Bahnwärter können nur kleinere Mängel selbst beheben und sind auch nur für diese mit den entsprechenden Werkzeugen und Materialien ausgerüstet; die Behebung der anderen Mängel muß daher von den Bahnmeistern bezw. von den Ingenieuren veranlaßt werden. Die bestehenden Organisationen des Bahnerhaltungsdienstes sind beinahe bei allen Bahnen derart eingerichtet, daß gewisse Teilstrecken Ingenieuren zugewiesen sind, welchen eine gewisse Anzahl Bahnmeister unterstehen.

Die administrativen Arbeiten in einer solchen Teilstrecke (Bahnerhaltungssektion), waren ursprünglich sehr geringe, so daß den Ingenieuren genügend Zeit erübrigte,

Digitized by Google

die Bahnanlagen sehr oft zu besichtigen und die Anordnungen zu einer zweckmäßigen und ökonomischen Mängelbehebung selbst treffen konnten. Hievon waren meist nur gewisse laufende Arbeiten ausgenommen, welche, wie z. B. die Behebung kleinerer Unrichtigkeiten in der Geleisanlage, kleinere Hochbaumängel usw., die den Bahnmeistern überlassen waren.

Es lag also damals kein Anlaß vor, an die Bahnmeister größere Anforderungen bezüglich deren Intelligenz und technischen Wissen zu stellen; auch der Umstand, daß man weniger ausgebildete Kräfte billiger erhielt, hat insbesondere bei den Privatbahnen dazu beigetragen, daß sich unter den Bahnmeistern der meisten Bahnen noch sehr viele solche aus dieser alten Schule befinden, die gewiß sehr brave Leute sind, welchen man aber doch keine höheren Aufgaben stellen darf.

Nun haben sich aber die Administrativarbeiten des Bahnerhaltungsdienstes seither ganz außerordentlich vermehrt. Es sei diesbezüglich nur folgendes hervorgehoben: Um über die Ausgaben der Bahnerhaltungssektionen genaue Evidenz zu führen, werden denselben Kredite erteilt, zu deren Einhaltung sie strengstens verpflichtet sind, und zwar geschieht diese Krediterteilung an die einzelnen Bahnerhaltungssektionen nach Kapiteln, Artikeln und Positionen des Kontierungsschemas, und da letztere sehr zahlreich sind, so ergeben sich für dieselben nur ganz kleine Geldbeträge, deren Nichtüberschreitung sehr oft ganz unmöglich ist. Für diese notwendigen Überschreitungen soll ordnungsgemäß früher um eine Krediterhöhung angesucht, oder, wenn die Arbeit sehr dringend war, die eingetretene Überschreitung nachträglich eingehendst begründet werden. Das führt an und für sich zu einer Menge Berichterstattungen, Richtigstellung der Kreditvormerkungen bei der Dienststelle und bei der Oberbehörde usw.

Die Kreditgebarung der Bahnerhaltungssektionen hat weiters zur unbedingten Folge, daß die Sektionen auch eine Menge rechnerischer Zusammenstellungen und insbesondere auch eine Geldverrechnung der verbrauchten Materialien anfertigen müssen und sich nicht bloß auf die Aufstellung der Gehalts- und Lohnlisten und der Rechnungen seitens der Akkordanten, Professionisten usw. beschränken können. Dazu kommt noch, daß die Bahnerhaltungs-Ingenieure für die im Vorrate lagernden Materialien verantwortlich und ersatzpflichtig sind und sich begreiflicherweise deshalb die Kontrolle über das Vorratsmaterial am meisten angelegen sein lassen und öfters im Jahre umfangreiche und zeitraubende Selbstskontrierungen vornehmen.

Die sozialreformatorischen Einrichtungen der Neuzeit, die Kranken- und Unfallversicherung einschließlich der An- und Abmeldung der vielen versicherungspflichtigen Betriebe, welche bei den Bahnerhaltungsarbeiten notwendig sind, die Personalevidenzen für alle diese Einrichtungen und auch jene Personalevidenzen, die für den Fall einer Mobilisierung zu führen sind und sonstige administrative Arbeiten, haben diese Arbeiten bei den Bahnerhaltungssektionen derartig gesteigert, daß den Ingenieuren für den eigentlichen Streckendienst nur sehr wenig Zeit erübrigt und manche technischen Anordnungen den Bahnmeistern überlassen bleiben müssen, was bei der Nichtgleichwertigkeit der Bahnmeister für den Dienst schädlich ist und auch gewiß die Kosten der Mängelbehebungen erhöht.

Auch sei bemerkt, daß die Ingenieure wohl ganz richtiger Weise auch die Ausbezahlung der Arbeiter längs der Strecke besorgen müssen und dabei Vorschüsse, die Beträge für den Bezug des Personales aus den Lebensmittelmagazinen der Bahnen usw. hereinzubringen haben, was einschließlich der Abrechnung mit den letzteren doch sehr viele Arbeiten zur Folge hat. Kurz, es ist keine Frage, daß gegenwärtig die administrativen Arbeiten bei einer Bahnerhaltungssektion so enorm umfangreich sind, daß darunter der technische Streckendienst unbedingt leiden muß und daß dadurch die Arbeiten teurer und die Ausgaben größer werden müssen, als wenn den Ingenieuren die Zeit gegeben ist, die Arbeiten öfter und intensiver zu beaufsichtigen.

Diese Behauptung wird jeder Bahnerhaltungs-Ingenieur vollkommen bestätigen; auch eine Durchsicht der periodischen Eingaben, welche die Bahnerhaltungssektionen täglich, wöchentlich, monatlich, zwei- oder dreimonatlich, halb- und ganzjährig zu liefern haben, welche zahllosen Eingaben erst wieder bei der Oberbehörde zusammenzustellen sind, läßt den Umfang dieser Administrativarbeiten bei den Sektionen und bei den Direktionen erkennen. In neuerer Zeit wurden den Sektionen wohl einer oder mehrere Administrativbeamte, Kanzlisten zugewiesen, welche jedoch bei der Masse dieser Arbeiten nicht genügen und infolgedessen den Ingenieuren die Bearbeitung einer Menge solcher Agenden obliegen bleibt.

Es ist nun wohl außer aller Frage, daß die Verwendung von geistig so hochwertig ausgebildeten Kräften, wie es die Ingenieure als Hochschüler sind, zu Arbeiten, welche auch ein minder vorgebildeter und daher auch minderbesoldeter Beamter ganz gut besorgen kann, gänzlich unrichtig, unökonomisch und für diese hochgebildeten Beamten geradezu kränkend und demütigend ist; und deshalb ist es wohl auch außer aller Frage, daß hier eine radikale Abhilfe ganz außerordentlich dringend ist.

Wie aber soll dieselbe erfolgen?

Die meisten Bahnerhaltungs-Ingenieure betonen, daß in erster Linie die Wahl der Bahnmeister aus den niederen Gewerbeschulen, den Werkmeisterschulen erfolgen solle. Diese Ansicht ist gewiß unumstößlich richtig, aber leider nicht vollständig durchführbar, da derselben das Gesetz über die Zertifikatisten im Wege steht, dessen Abänderung kaum zu erhoffen ist. Außerdem ist noch zu berücksichtigen, daß auch sehr viele Bahnmeister alten Stiles noch vorhanden sind, die auch brav und tüchtig sind und noch lange Zeit dienen werden, weshalb die Organisation des Bahnerhaltungsdienstes mit dieser Tatsache rechnen und sich ihr anpassen muß. Aus den bisherigen Ausführungen geht hervor, daß es dringend notwendig ist, die Überwachung und Leitung der Bahnerhaltungsarbeiten den Ingenieuren in der richtigen Intensität möglich zu machen. Es müssen daher alle ad-

Digitized by Google

ministrativen Arbeiten, welche der Ingenieur nicht selbst machen muß, von anderen Beamten gemacht werden. Dem Ingenieur soll nur die Prüfung der Arbeitsbücher oder Lohnlisten, die Bestätigung der in den diversen Rechnungen enthaltenen Leistungen usw., kurz gesagt die Besorgung der Urbelege für die Verrechnung obliegen, dann kann er sich dem Streckendienste und der Überwachung der Arbeiten eingehend widmen. Was eine solche Überwachung zur Folge haben kann, möge aus folgender Ausführung entnommen werden. Die österreichischen Staatsbahnen z. B. sind in rund 1100 Bahnmeisterbezirke eingeteilt und in jedem dieser Bezirke ist mindestens je eine Arbeiterpartie ständig beschäftigt. Da die hauptsächlichsten Bahnerhaltungsarbeiten wie z. B. die Geleiseregulierungen in Regie ausgeführt werden müssen, so ist es wohl klar, daß bei einer intensiven Überwachung und insbesonders bei sachgemäßer Einteilung dieser Arbeiten finanzielle Erfolge erzielt werden müssen. Diese Lohnarbeiterpartien werden aber in der günstigen Jahreszeit noch vermehrt und verstärkt, um die Arbeiten bewältigen zu können und da ist es nur zu leicht möglich, ja fast sicher, daß bei einer zu geringen Überwachung die Arbeiten länger dauern, als es nötig ist, oder daß bei einer unrichtigen Arbeitsdisposition eine größere Arbeiterzahl eingestellt wird, als es faktisch erforderlich wäre. Nimmt man nun an, daß es durch eine intensivere Überwachung und Leitung der Arbeiten möglich ist, pro Bahnmeisterstrecke und Jahr im Durchschnitte nur e i n e n Arbeiter täglich zu ersparen, was gewiß sehr wenig ist, so können bei den österreichischen Staatsbahnen während 300 Arbeitstagen $300 \times 1100 = 330.000$ Arbeitstage, oder die Tageschichte zu K 2 gerechnet, K 660.000 erspart werden. Zweifellos wird aber das Ersparnis noch ein bedeutend höheres sein, weil auch noch andere Umstände, deren Detailierung zu weit führen würde, dabei mitwirken.

Ein weiterer und sehr großer Übelstand würde durch die Entlastung der Bahnerhaltungs-Ingenieure von minderwertigen Administrativarbeiten dadurch beseitigt, daß diese Organe dann hauptsächlich bei technischen Arbeiten beschäftigt werden und sich dadurch die so nötige Praxis erwerben können, was heute nicht der Fall ist. Wenn ein junger Techniker heute in den Bahnerhaltungsdienst eintritt, so muß er wohl vor allem die Administrativarbeiten erlernen, was ja ganz richtig ist; er wird aber gegenwärtig auch nach der Erlernung derselben d a u e r n d, d. h. jahrelang damit beschäftigt und das ist ganz unrichtig. Hat derselbe noch das Unglück, in einer Bahnerhaltungssektion zu sein, wo keine oder sehr geringe Neu- und Umbauten vorkommen, so vergißt er einen gewissen Teil seiner technischen Kenntnisse, d. h. er versumpft. Kommt er dann nach vielen Jahren endlich doch auf eine höhere Stelle, so wird er dieselbe wegen des Mangels an genügender Praxis und wegen des Rückganges seines technischen Wissens sicherlich nicht so gut versehen können, als wenn er nach Erlernung der Administrativarbeiten vorwiegend im technischen Dienste beschäftigt gewesen wäre. Dieser Umstand hat aber nicht nur eine Schädigung eines hochgebildeten Beamten, sondern auch eine S c h ä d i g u n g d e s D i e n s t e s s e l b s t zur unabweislichen Folge.

Als Mittel dagegen gibt es nur eines, nämlich die Aufhebung der Kreditgebarung und der Materialgeldverrechnung bei den Bahnerhaltungssektionen und die Übertragung derselben an Ingenieurbureaus für ausgedehntere Bezirke, als es die dermaligen Bahnerhaltungssektionen sind. Diese Bureaus haben auch alle jene Administrativarbeiten zu leisten, welche gegenwärtig den Bahnerhaltungssektionen obliegen; es sind ihnen aber dann zu diesen Zwecken administrativ und rechnerisch geschulte Beamte zuzuweisen.

Die jungen, in den Bahnerhaltungsdienst tretenden Techniker würden zuerst diesen Ingenieurbureaus zuzuteilen sein, um zuerst die Bearbeitung der administrativen und rechnerischen Agenden zu erlernen. Sonach wären sie tunlichst ausschließlich im technischen Berufe zu verwenden, wozu bei den ausgedehnten Bezirken, welche einem solchen Bureau unterstehen, gewiß genügende Gelegenheit gegeben ist. In solchen größeren Strecken kommen stets Neu- und Umbauten vor, für welche die jungen Techniker dann die nötigen Aufnahmen besorgen und an der Projektsverfassung teilnehmen können. Bei der Ausführung solcher Bauten, welche ja über den Rahmen der eigentlichen Bahnerhaltungsarbeiten hinausgehen, sind sie dann zur Beaufsichtigung derselben zu exponieren usw. Bei einer derartigen Geschäftseinteilung bleibt das fachliche Interesse der technischen Beamten stets rege und die Erwerbung einer wirklich technischen Praxis ist ihnen gewährleistet. Einer besonderen Behandlung jedoch bedürfen die Erhaltungsarbeiten für die Hochbauten, welche äußerst zahlreich, anscheinend kleinlich und doch sehr wichtig sind. Außerdem sind diese Arbeiten insoferne sehr zeitraubend und deren Einleitung und Überwachung sehr mühevoll, weil hiezu eine Anzahl von verschiedenen Professionisten notwendig sind, die sich auf dem Lande sehr selten oder nur in geringer Qualität vorfinden. Die heutigen Bahnerhaltungs-Ingenieure bei den Sektionen betrachten diese Arbeiten mit einem gewissen Rechte als eine furchtbare Last und deshalb ist auch die Erscheinung leicht erklärlich, daß die Hochbauinstandhaltung sehr häufig sehr viel zu wünschen übrig läßt. Eine nähere Beschreibung der Mühe, welche die Besorgung der sehr zahlreichen Hochbauarbeiten verursacht, würde zu weit führen, aber jeder Bahnerhaltungs-Ingenieur wird es gerne bestätigen, daß diese Mühe sehr viel Zeit erfordert. Es erübrigt daher für die Verbesserung dieser Zustände nichts anderes, als für die Erhaltung der Hochbauten eigene hiefür speziell ausgebildete Beamte zu bestellen. Für diese aber wäre der Umfang der heutigen Bahnerhaltungssektionen, in welchen sehr selten mehr als vier bis fünf Stationen und meistens von geringer Bedeutung liegen, viel zu klein, um sie vollständig ausnützen zu können, weshalb der Wirkungskreis dieser Organe vergrößert werden muß, und zwar soll derselbe mit jenem der Ingenieurbureaus räumlich zusammenfallen, welchen Dienststellen sie zuzuteilen sein werden. Als sehr geeignet für solche Posten sind die Absolventen der höheren Gewerbeschulen für Hochbau zu bezeichnen und wären

Digitized by Google

solche daher überall dort einzustellen, wo die Erhaltungsarbeiten der Hochbauten, und eventuell auch Neu- und Umbauten nicht in größerem Maße vorkommen. Wo letzteres der Fall ist, wären jedoch Absolventen der Hochbaufachschulen der technischen Hochschulen den Ingenieurbureaus zuzuteilen. (Schluß folgt.)

Monatschronik: November 1908.

I. Eisenbahnen.

Wichtige Projekte: Das Eisenbahnministerium hat sich an die Landesausschüsse aller Kronländer mit der Anforderung gewendet, Vorschläge betreffend die Ausgestaltung und Neuherstellung von Lokalbahnen zu machen. Über die für das Kronland Schlesien beantragten Lokalbahnen wurde bereits berichtet. In Tirol hat sich der Landesausschuß an die Innsbrucker Handelskammer mit der Bitte gewendet, zu der vom Eisenbahnministerium geforderten Festsetzung des Programmes von Lokalbahnen für Tirol Stellung zu nehmen. Die Handelskammer verwies in ihrer Äußerung auf den relativen Mangel an Lokalbahnen in Tirol und beantragte die Unterstützung der nachstehenden Projekte Kufstein—Tiersee—Landl mit dem Anschluß an die bayerische Endstrecke in Bayerisch-Zell; den Ausbau der Stubaitalbahn bis zur Dresdner Hütte, eventuell im Anschluß daran eine Hochgebirgsbahn; die Fernbahn; eine Linie von Reutte ins Lechtal; eine Linie ins Ötztal oder ins Pitztal; bezüglich der Bahn Kufstein—Sankt Johann tritt die Kammer für die Herstellung einer Normalspurbahn ein.

Der Landtag von Kärnten hat folgende Anträge angenommen: „1. Die Berichte des Landesausschusses über die Förderung des Eisenbahnwesens in Kärnten sowie über die Verhandlung mit dem Eisenbahnministerium wegen Fortsetzung der Gailtalbahn werden zur Kenntnis genommen; 2. der Landtag erklärt sich, in Abänderung des Landtagbeschlusses vom 12. Oktober 1907, mit welchem die Geneigtheit ausgesprochen wurde, für eine Eisenbahnverbindung von Völkermarkt nach Kühnsdorf einen Beitrag von K 200.000 in Stammaktien der Kärntner Lokalbahnen zu leisten, bereit, für eine Lokalbahn von Völkermarkt nach Kühnsdorf oder für das erste Teilstück Klagenfurt—Völkermarkt der sogenannten Kärntner Ostbahn (Klagenfurt—Völkermarkt—Lavanttal) einen Landesbeitrag von K 200.000 in vier gleichen Jahresraten zu gewähren; zugleich wird der Landesausschuß beauftragt, mit dem Eisenbahnministerium die Verhandlung wegen Vornahme der technischen Vorarbeiten für die Kärntner Ostbahn schleunigst einzuleiten; zu den Kosten dieser Vorarbeiten wird dem Landesausschuß ein Kredit von K 10.000 bewilligt; 3. Der Landtag ist geneigt, in Abänderung des vorjährigen Beschlusses zu den auf etwa K 2,600.000 veranschlagten Kosten für die Fortsetzung der Gailtalbahn von Hermagor nach Kötschach einen Beitrag von K 200.000 in vier gleichen Jahresraten zu gewähren.

Nach Fertigstellung der für die Erzeugung elektrischer Kraft bestimmten Gosauwerke, die im nächsten Frühjahr in Angriff genommen werden, wird die 127 *km* lange Salzkammergut-Lokalbahn zunächst probeweise, und zwar mit einer Oberleitung elektrisch betrieben werden. Im Anschlusse an die bereits seit längerem projektierte elektrische Bahn Gmunden—Pinsdorf—Reindlmühle soll auch eine Verbindung mit dem Attersee geschaffen werden. Um einen Anschluß St. Wolfgangs an die Salzkammergut-Lokalbahn sobald als möglich herbeizuführen, wird die elektrische Lokalbahn Strobl—St. Wolfgang gebaut. Nach Errichtung der geplanten elektrischen Zentralen im Gosautale wird die Firma Stern und Hafferl eine elektrische Bahn von Steeg am Hallstädtersee nach Gosau—Abtenau—Golling ausführen, ferner kommt die elektrische Bahn Gmunden—Pettenbach zum Anschlusse nach Kirchdorf und die elektrische Bahn Gmunden—Vorchdorf zur Ausführung. Endlich soll vom Bahnhofe Aussee eine elektrische Bahn nach Aussee—Grundlsee—Alt-Aussee und von da mit einer Abzweigung nach Bad Ischl ins Leben gerufen werden.

Der Landesverband für die Förderung des Fremdenverkehres des Küstenlandes plant die Einrichtung eines regelmäßigen Automobilverkehres zwischen Triest und Abbazia. Die Fahrtdauer zwischen Triest und Abbazia würde kaum mehr als zwei Stunden betragen, und diese außerordentliche Beschleunigung des Verkehres zwischen Triest und Abbazia würde unzweifelhaft auf diesen selbst wieder befruchtend einwirken. Ist die Linie zunächst wohl auch vor allem für den Personentransport gedacht, so erscheint es doch nicht ausgeschlossen, daß man nach ihrer Aktivierung versuchsweise auch mit dem Warentransport in kleinem Maße vorgehen wird. Hiefür kämen auch gewisse Lebensmittel für Abbazia in Betracht, das gegenwärtig in seiner Approvisionierung zum größten Teile auf die Versorgung aus Fiume angewiesen ist. Der Personenverkehr wird sich auf dieser Automobillinie bei der Raschheit der Fahrt gewiß sehr rege gestalten. Eine rasche Verbindung Abbazias mit Triest hat für beide Orte hervorragende Bedeutung. Für die Kurgäste Abbazias wird die neue Linie die Fahrt auch nach Venedig besonders beschleunigen und sie der jetzt bestehenden Notwendigkeit entheben, für diese Fahrt den Weg über Fiume zu nehmen. Im übrigen verspricht die geplante Linie auch für den Verkehr der aus Ägypten oder der Levante in Triest ankommenden Reisenden eine besondere Erleichterung, da diese Reisenden dann in viel kürzerer Zeit als jetzt von Triest aus in Abbazia eintreffen werden. Das Land Istrien will einen Teil der Zinsengarantie für das neue Unternehmen auf sich nehmen. Das Kapital, das zur Errichtung der Linie benötigt wird, ist übrigens verhältnismäßig gering. Die Inbetriebsetzung der Linie wird voraussichtlich noch vor Beginn der Saison in Abbazia erfolgen.

Betriebseröffnungen: Am 2. November 1908 wurde die Lokalbahn Opočno—Dobruška mit den Stationen Opočno und Dobruška dem öffentlichen Verkehr übergeben. Den Betrieb führt die Staatseisenbahngesellschaft. Die schmalspurige Lokalbahn Czudin—Koszczuja (Bukowina) gelangte am 17. Oktober d. J., und zwar vorläufig nur für den Güterverkehr in Wagenladungen zur Eröffnung. Die Lokalbahn Treffen—Johannisthal mit den Stationen Neudegg, Nassenfuß—Feistritz und Johannisthal wurde am 15. November 1908 eröffnet. Den Betrieb führt die Staatsbahndirektion Triest.

Verstaatlichung: Am 12. November l. J. wurden dem Abgeordnetenhause die Gesetzentwürfe über die Verstaatlichung der Staatseisenbahngesellschaft, der Nordwestbahn und der Süddorddeutschen Verbindungsbahn übermittelt. Wir publizieren an anderer Stelle sowohl den Gesetzentwurf als auch die drei Übereinkommen dem Wortlaute nach unter Beifügung der interessantesten Stellen des Motivenberichtes.

Elektrisierung der Staatsbahnen. Der Staatseisenbahnrat hatte seinerzeit das Eisenbahnministerium aufgefordert, sich ehestens darüber zu entscheiden, welche Wasserkräfte zur Elektrisierung der Staatsbahnen nötig seien, und diese Forderung damit begründet, daß ein längeres Hinausschieben in der Entscheidung die Industrie, insbesondere diejenige, die auf Wasserkräfte angewiesen ist, in ihrer Entwicklung hemmt, ja unter Umständen vollständig lahmlegt. Über die einschlägigen Arbeiten der Staatseisenbahn-Verwaltung wurde schon wiederholt berichtet. Diese Arbeiten sind seither noch weiter fortgeschritten, und das Eisenbahn-

ministerium wird bis Ende des Jahres 1909 in der Lage sein, diejenigen Wasserkräfte zu bezeichnen, die für den elektrischen Betrieb des südlichen und westlichen Eisenbahnnetzes beansprucht werden müssen. Die Staatseisenbahn-Verwaltung wird jene Wasserkräfte, die für den elektrischen Bahnbetrieb als unentbehrlich bezeichnet werden müssen, erwerben und die nötigen Maßnahmen treffen, um, soferne nicht eine sofortige Verwendung für Bahnzwecke möglich ist, eine vorläufige Ausnützung zu anderen Zwecken zu ermöglichen. Bisher ist die Entwicklung der Industrie, soweit diese auf Wasserkräfte angewiesen ist, durch die vom Eisenbahnministerium zur Sicherung der für den Bahnbetrieb nötigen Wasserkräfte geführte Aktion übrigens schon deshalb durchaus nicht beeinträchtigt worden, weil, abgesehen von sehr wenigen Ausnahmen, die Industrie mangels zuverlässiger hydrologischer Daten noch gar nicht in der Lage war, Projekte zu verfassen, die den Bestimmungen der Wasserrechtsgesetze entsprechen, technisch durchgearbeitet und finanziell fundiert sind.

F i n a n z i e l l e s. Die Vertrauensmänner der Prioritätenbesitzer der Südbahn haben beim Leiter des Eisenbahnministeriums vorgesprochen, um ihm eine Darstellung über die finanzielle Lage der Gesellschaft zu geben und sehr große Wünsche vorzutragen. Sie ersuchten die Regierung um Entgegenkommen bei der Durchführung des Investitionsprogrammes der Südbahn, warfen die Frage der Staatsgarantie für ein Anlehen der Südbahn und ihrer Verstaatlichung auf. Der Leiter des Eisenbahnministeriums verwies auf die Notwendigkeit der aufgetragenen Investitionen und bemerkte, daß seitens der Gesellschaft in dieser Hinsicht konkrete Vorschläge erst zu erstatten wären. Bezüglich der anderen Fragen erklärte der Leiter des Eisenbahnministeriums, daß er sich zufolge seiner provisorischen Stellung nicht für berufen erachten könne, Fragen von solcher Tragweite offiziell zu beantworten.

T a r i f a r i s c h e s. Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1909 werden die Linien der Direktion für die B ö h m i s c h e N o r d b a h n in das Z e i t k a r t e n s y s t e m d e r ö s t e r r e i c h i s c h e n S t a a t s b a h n e n einbezogen. Mit dem gleichen Tage gelangen für die Strecken der genannten Direktion Ergänzungslegitimationen zu den Abonnementslegitimationen der österreichischen Staatsbahnen zur Ausgabe. Im übrigen bleiben die bisher für die Strecken der Böhmischen Nordbahn bestandenen Zeit- und Abonnementskarten sowie der Personentarif dieser Bahn bis auf weiteres unverändert aufrecht.

Mit 1. Dezember d. J. gelangen versuchsweise für die Dauer der Wintersaison (bis einschließlich 30. April 1909) R e i s e h e f t e e r s t e r u n d z w e i t e r K l a s s e v o n W i e n - W e s t b a h n h o f n a c h S a l z b u r g und zurück sowie von Wien-Westbahnhof nach Innsbruck und zurück zur Einführung, welche nebst den innerhalb zehn, bezw. zwölf Tagen giltigen Fahrscheinen für die Strecke Wien—Salzburg bezw. Wien—Innsbruck Hotelanweisungen enthalten, die Anspruch auf Unterkunft sowie volle Verpflegung für sieben Tage in einem der auf den Heften bezeichneten Salzburger, bezw. Innsbrucker Hotels geben. Die Preise dieser Reisehefte betragen mit Bahnfahrt erster Klasse für Salzburg K 130, für Innsbruck K 160, mit Bahnfahrt zweiter Klasse für Salzburg K 100 und für Innsbruck K 130. Die Fahrscheine gelten zur Benützung aller fahrplanmäßigen Schnell- und Personenzüge sowie gegen Entrichtung des tarifmäßigen Zuschlages auch für Luxuszüge.

Im Interesse der F ö r d e r u n g d e s W i n t e r s p o r t e s gelangen seitens der Staatseisenbahn-Verwaltung auch im heurigen Jahre für die in Betracht kommenden Sport-(Touristen-)Vereine ermäßigte Fahrkarten nach allen wichtigeren Wintersportplätzen zur Ausgabe. Ferner wird für die zahlreichen Wiener Wintersportvereine nebst den schon seit einigen Jahren an Sonn- und Feiertagen von Wien-Westbahnhof in das Traisental verkehrenden beschleunigten Personenzug ein neuer Zug eingeleitet, der in der Zeit vom 28. November bis Ende März nächsten Jahres an jedem Vorabend vor Sonn- und Feiertagen von Wien-Westbahnhof über Selztal nach Aussee und Windischgarsten verkehrt. Bei diesem Zuge, der ab Selzthal in allen Stationen Aufenthalt nimmt, ist die Zeit der Abfahrt von den genannten Endstationen so festgesetzt, daß der ganze Tag für die Ausübung des Wintersportes zur Verfügung steht und die Ankunft in Wien noch vor Mitternacht des Sonn- oder Feiertages erfolgt. Die gebührenfreie Mitnahme von Skiern und Schlitten (Rodeln) in die Personenwagen ist bis auf weiteres zugelassen.

O r g a n i s a t i o n: Das Eisenbahnministerium hat die interne Dienstesausübung bei der k. k. Nordbahn-Direktion, welche derzeit im allgemeinen noch nach dem bei der früheren Direktion der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn bestandenen Grundsätzen erfolgt, mit Wirksamkeit vom 1. Jänner 1909 neu geregelt. Hienach werden von diesem Zeitpunkte bei der Nordbahn-Direktion folgende zehn Abteilungen bestehen: 1. Abteilung für Personal-, Humanitäts- und Sanitäts-Angelegenheiten; 2. Abteilung für Rechts- und allgemeine Verwaltungsangelegenheiten; 3. Abteilung für Bahnerhaltung und Bau; 4. Abteilung für den Zugförderungs- und Werkstättendienst; 5. Abteilung für den Verkehrsdienst; 6. a. Abteilung für den Transport- und Reklamationsdienst; 6. b. Abteilung für den Tarifdienst; 7. Abteilung für die Einnahmenkontrolle; 8. Abteilung für den finanziellen und Rechnungsdienst; 9. Materialbeschaffungs- und Übernahmsabteilung. Außerdem wird für die Dauer des abnormal großen Umfanges der Investitionsarbeiten ein den Abteilungen koordiniertes „Bureau für Studien und elektrotechnische Angelegenheiten“ errichtet. — Für die Gliederung der Direktion und für die Festsetzung des Wirkungskreises der einzelnen Abteilungen hat wohl im allgemeinen die für die Staatsbahndirektionen geltende „Geschäftsordnung“ das Vorbild abgegeben. Es werden jedoch im Hinblick auf den bedeutenden Geschäftsumfang der Nordbahndirektion und in Berücksichtigung der auf den Nordbahnlinien herrschenden besonderen Betriebsverhältnisse vielfache Abweichungen von den für die Staatsbahndirektionen geltenden Vorschriften und Spezialbestimmungen getroffen. In dieser Richtung sei z. B. insbesondere hervorgehoben die Aufteilung der bei den Staatsbahndirektionen in einer Abteilung vereinigten kommerziellen Agenden auf zwei Abteilungen und die Gliederung sämtlicher Abteilungen in Bureaux, welche von eigenen Bureauvorständen geleitet werden. Ferner wurde außer den bei den Staatsbahndirektionen bestehenden Direktorstellvertretern für den administrativen und für den technischen Dienst noch eine Stellvertretung für den kommerziellen Dienst geschaffen. Der Erlaß regelt durch eingehende Bestimmungen die Stellvertretung der leitenden Funktionäre und verfügt auch den provisorischen Weiterbestand der Betriebsinspektorate, Bahnabteilungen und Zugförderungsinspektorate.

Der Betrieb der verstaatlichten Böhmischen Nordbahn wurde am 15. November l. J. von der Staatsverwaltung übernommen. Mit der Führung des Betriebes auf diesem Netze wird provisorisch die in Prag bestehende Direktion der Böhmischen Nordbahn betraut, welche fortan die Bezeichnung „K. k. Direktion für die Böhmische Nordbahn“ erhält und dem Eisenbahnministerium unmittelbar untergeordnet ist. Der neuen Direktion obliegt unter der obersten Leitung des Eisenbahnministeriums und auf Grund der von diesem ergehenden Weisungen die örtliche Verwaltung aller ihr unterstellten Bahnstrecken. Der Direktor wird insbesondere mit der Aufgabe betraut, alle erforderlichen Maßnahmen für die all-

Digitized by Google

mähliche Einführung der Dienstesinstruktionen der österreichischen Staatsbahnen auf den Linien der Böhmischen Nordbahn und für die Übernahme des Personals derselben in den Dienstkörper der Staatseisenbahnverwaltung beim Eisenbahnministerium zu beantragen bezw. selbst zu treffen. Hinsichtlich der internen Geschäftsführung bei der neuerrichteten Direktion treten vorläufig im allgemeinen keine Änderungen ein.

Betriebseinnahmen. Nach den vorläufigen Ausweisen stellen sich die Betriebseinnahmen der großen österreichischen Privatbahnen für den Monat November 1908 wie folgt:

Verwaltung	Oktober 1908	Gegen Oktober 1907
	Kronen	
Aussig—Teplitzer-Eisenbahn, altes Netz	1,336.886	— 108 886
" " " Lokalbahn	269 910	— 4 256
Buschtěhrader Eisenbahn Lit. *A* . . .	1,483.765	— 9.500
" " " *B* . . .	2.119.630	+ 5.800
Österr. Nordwestbahn; gar. Netz . . .	2,676.096	+ 98.054
" " Erg. " . .	1,794.786	+ 125.908
Südnorddeutsche Verbindungsbahn .	867.348	+ 46.784
Staats-Eisenbahn-Gesellschaft	7,227.317	— 403.235
Südbahn-Gesellschaft	10,111.625	— 499.317

Gerichtliche Entscheidungen: Über die aktuelle Frage, ob die Bahnen bei ausgebrochener passiven Resistenz ihrer Bediensteten für die Überschreitung der Lieferzeit haften, hat das Wiener Bezirksgericht für Handelssachen eine interessante Entscheidung gefällt. Eine Wiener Firma hatte bei einer ungarischen Brettersäge eine größere Bestellung gemacht. Die Bretter wurden in einer ungarischen Station am 28. September mit 11½tägiger Lieferzeit aufgegeben, langten aber infolge der mittlerweile ausgebrochenen passiven Resistenz erst am 21. Oktober l. J. hier an. Die Firma klagte deshalb auf Rückersatz der halben Fracht. Der Sachverständige erklärte, gegenüber der pasiven Resistenz gebe es keine Hilfe. Das Bezirksgericht erkannte daher, das Klagebehren wird abgewiesen. In der Begründung heißt es: Die passive Resistenz sei ein von der Bahn unverschuldetes, nicht zu vermeidendes Ereignis; die Haftung der Bahn für ihre Leute müsse da eine Grenze haben, wo menschliche Kraft endet. Die passive Resistenz sei eine höhere Gewalt, die plötzlich eintrete, sie sei viel gefährlicher als der Streik, denn dieser ist ein offener Krieg, bei der passiven Resistenz hingegen ist der Feind im eigenen Lager.

Vor einigen Tagen ist die Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofes in einem Gebührenprozeß der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn herabgelangt. Von dem Erlöse der Prioritätsobligationen zweiter und dritter Emission war ein Teilbetrag von K 471.645·86 in den Reservefonds hinterlegt worden. Da im Zeitpunkte der Ausgabe der Obligationen, bezw. im Zeitpunkte der Gebührenvorschreibung noch nicht bekannt war, ob dieser Teil zu einem die Gebührenfreiheit im Sinne des Artikels V. lit. b des Lokalbahngesetzes vom 31. Dezember 1894 oder zu einem die Gebührenpflicht begründenden Zwecke verwendet werden wird, wurde hievon die Gebühr bemessen und der Bahn bloß das Recht eingeräumt, innerhalb einer Frist von drei Jahren nach Zustellung des Zahlungsauftrages eventuell um die Rückvergütung der Gebühr anzusuchen. Der von der Bahnverwaltung gegen diese Entscheidung des Finanzministeriums eingebrachten Beschwerde hat der Verwaltungsgerichtshof mit der Begründung keine Folge gegeben, daß die Gebührenbegünstigungen nach Artikel V. lit. b des Lokalbahngesetzes nur dann einzutreten haben, wenn im Zeitpunkte der Ausgabe der Obligationen bereits feststeht, oder durch bindende Beschlüsse in Aussicht genommen ist, daß das aufgenommene Anlehen ausschließlich zu einem der im Artikel V. b bezeichneten Zwecke (erste Anlage und konzessionsmäßige Ausrüstung der Lokalbahn, oder späterhin von der Regierung als erforderlich erkannte Erweiterungsbauten und Nachschaffungen) verwendet werden wird; nur die tatsächliche Verwendung des Anlehens könne auch später erfolgen. Da der eingangs erwähnte Teil des Erlöses der Prioritätsanleihe ohne nähere Zweckbestimmung in den Reservefonds hinterlegt wurde, sei die Finanzverwaltung berechtigt gewesen, mit der Gebührenvorschreibung vorzugehen. Die Frage, ob der Bahn im Falle einer späteren Verwendung des Reservefonds zu einem der im Artikel V. b bezeichneten Zwecke gesetzlich ein Anspruch auf Rückvergütung der Gebühr zustehe, sei zu verneinen, da es nur auf den Tatbestand zur Zeit des Entstehens der Gebührenpflicht ankomme. Wenn daher das Finanzministerium trotzdem einen zeitlich begrenzten Rückvergütungsanspruch zuerkannt hat, so könne darin eine Verletzung der Rechte der Bahn nicht erblickt werden.

Personalwesen: Wie mehrere Tageszeitungen berichteten, hat das Präsidium des reichsrätlichen Polenklubs beim Leiter des Eisenbahnministeriums vorgesprochen, um in Angelegenheit des Krakauer Bahnhofes und über die Frage der Ersetzung der deutschen Beamten auf dem Krakauer Bahnhofe und auf den galizischen Linien der Nordbahn durch polnische zu konferieren. Im Sinne des schon früher seitens der Regierung gegenüber dem Obmanne des Polenklubs gemachten Versprechens werden die deutschen Beamten spätestens bis zum 1. Jänner 1909 durch polnische ersetzt. Auf den galizischen Linien werden höchstens 10% deutscher Beamten auf ihren Posten belassen werden.

Mit Giltigkeit vom 10. November wurde für alle Hauptwerkstätten der k. k. österr. Staatsbahnen inklusive der Nordbahnlinien eine wöchentlich 54 Stunden betragende Arbeitszeit festgesetzt; Samstag wird die Arbeitszeit auf 6½ Stunden eingeschränkt. Der Beginn und das Ende der täglichen Arbeitszeit ist mit Zuziehung von Vertretern der Arbeiterschaft für jede Hauptwerkstätte unter genauester Beobachtung der vorstehend festgelegten Arbeitsdauer nach den örtlichen Verhältnissen zu bestimmen. Die Mittagspause ist, wenn nicht besondere Umstände Ausnahmen erheischen, in der Regel mit 1½ Stunden zu bemessen. An Samstagen ist der Beginn der 6½stündigen Arbeitszeit auf 7 Uhr morgens anzusetzen. Mit der in die Arbeitszeit fallenden Auszahlung ist derart rechtzeitig, jedoch frühestens um 12 Uhr mittags zu beginnen, daß dieselbe bis ½2 Uhr nachmittags beendet ist. Jeder Arbeiter kann sich sodann nach Empfangnahme seines Verdienstes aus der Werkstätte entfernen. Die in den Arbeitsordnungen bisher enthaltenen Bestimmungen, daß am Tage vor Aschermittwoch, Ostern, Pfingsten, Weihnachten und Neujahr bei Bezahlung des ganzen Lohnes nur bis Mittag gearbeitet wird, bleiben aufrecht; ebenso die Freigabe des Geburtsfestes Sr. Majestät.

CHRONIK.

Die transandinische Bahn. Südamerika hatte bisher keine einzige, den ganzen Kontinent durchquerende Eisenbahn. In den letzten Jahren haben aber die beiden Republiken Argentinien und Chile die Wichtigkeit einer vom Atlantischen Ozean zum Stillen Ozean führenden Bahn für den wirtschaftlichen Aufschwung ihrer Territorien und den Weltverkehr erkannt und den Ausbau der ersten Überlandlinie von Valparaiso nach Buenos Aires mit allen verfügbaren Mitteln betrieben. Nunmehr geht an drei Tagen der Woche der „Anden-Expreß" von Buenos Aires ab und erreicht auf der schon länger bestehenden normalspurigen und zum größeren Teil ebenen Strecke in 24 Stunden das 1045 *km*

Digitized by Google

entfernte und 700 *m* höher gelegene Mendoza. Die Fortsetzung bis Las Cuevas (173 *km*) an der argentinisch-chilenischen Grenze ist schmalspurig und ihr Bau stieß auf große Schwierigkeiten. Las Cuevas liegt 3190 *m* hoch; es war demnach auf 173 *km* ein Höhenunterschied von 2471 *m* zu bewältigen. Das letzte Stück in Argentinien von Punta de Vacas nach Las Cuevas hat bei einer Länge von 31 *km* eine Steigung von 2476 auf 3190 *m*. In Las Cuevas endet dermalen die argentinische Andenbahn, denn dort türmt sich der 3900 *m* hohe Paß Cumbre auf, über oder durch den ein Schienenstrang noch zu legen ist. Die Reisenden müssen somit derzeit in Cuevas den Zug verlassen und den genannten Paß im Sattel oder im Postwagen übersetzen. Jenseits des Cumbre und 20 *km* Luftlinie von Cuevas entfernt beginnt in Juncal (2222 *m* Seehöhe) die chilenische Andenbahn. Auf der kurzen, ungefähr 10 *km* langen Strecke von der Paßhöhe bis Juncal fällt der Weg um 1678 *m*. Die chilenische Andenbahn ist gleichfalls schmalspurig und endet in Santa Rosa (54 *km*), wo die normalspurige Staatsbahn die Beförderung bis Valparaiso übernimmt. Die Reise von Buenos Aires nach Valparaiso nimmt, die Wagenfahrt von Las Cuevos nach Juncal eingerechnet, nunmehr bloß 40 Stunden in Anspruch. Die transandinische Bahn bedeutet schon jetzt, obwohl sie noch nicht vollständig fertig ist, eine sehr wichtige Verbesserung des Weltverkehrs, denn bei Benützung der schnellfahrenden Dampfer der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrtsgesellschaft kann man heute den Weg Hamburg—Valparaiso oder Santiago in etwa 24 Tagen zurücklegen, während die schnellsten Schiffe, die direkt von Hamburg durch die Megalhaensstraße fahren, bis Valparaiso 47 Tage brauchen.

Schulen für Lokomotivführer in Preußen. An der königlichen höheren Maschinenbauschule in Stettin sind besondere Unterrichtskurse zur Heranbildung von Lokomotivpersonal eingerichtet worden. — Die Kurse beginnen mit dem kommenden Wintersemester und umfassen zwei Halbjahre von je 20 Unterrichtswochen. Der Unterricht wird von Lehrern dieser Anstalt und einem Beamten der Eisenbahnverwaltung erteilt. Der Unterricht findet statt am Mittwoch und Sonnabend nachmittags von 3—7 Uhr und am Sonntag morgens von 8—10 Uhr. Abendunterricht wird nicht erteilt. Die Unterrichtsfächer sind: Deutsch, Rechnen, Naturlehre, Materialienlehre, Maschinenlehre, Betriebslehre, Zeichnen und Skizzieren. Aufgenommen werden junge Handwerker des Schlosser- und Schmiedegewerbes, die später in den Eisenbahndienst treten wollen, und solche, die jetzt bereits in Eisenbahnwerkstätten arbeiten. Letzteren wird neben freier Fahrt der Lohn für die Zeit der Arbeitsversäumnis an zwei Nachmittagen der Woche weitergewährt. — Das Schulgeld beträgt Mk. 10 für das Halbjahr und ist im voraus zu entrichten. Die Kosten für Schreib- und Zeichenmaterial belaufen sich auf ungefähr Mk. 10. Ferner hat jeder Schüler zu Beginn eines jeden Halbjahres für Unfallversicherung Mk. —·50 zu zahlen. Am Schluß der Kurse findet eine Prüfung unter Beteiligung eines Vertreters der Eisenbahnverwaltung statt. Das Bestehen der Prüfung gewährt folgende Begünstigungen: 1. Befreiung von dem Nachweis einer Reihe der in der Prüfungsordnung für Lokomotivheizer geforderten Kenntnisse; 2. *a*) für Leute, die bereits im Eisenbahnwerkstättendienst tätig gewesen sind: vorzugsweise Berücksichtigung bei der Einstellung in den Lokomotivdienst; *b*) für Leute, die noch nicht im Eisenbahndienst beschäftigt gewesen sind: vorzugsweise Berücksichtigung bei der Aufnahme in diesen Dienst.

Betriebsergebnisse der Bukowinaer Lokalbahnen im Jahre 1907. Die Betriebslänge der genannten Lokalbahnen ist während des Betriebsjahres 1907 mit 217·37 *km* unverändert geblieben. Befördert wurden im Jahre 1907 538.839 Personen und 544.352 *t* Güter (+ 24.022 Personen und 5975 *t* Güter gegen 1906). Die Einnahmen aus dem Personenverkehre betrugen K 572.936 (+ K 62.980), aus dem Güterverkehre K 2,386.786 (+ K 165.996). Die Betriebsausgaben beliefen sich insgesamt auf K 1,220.878 (K 917.134 im Jahre 1906) und verteilten sich auf die verschiedenen Dienstzweige folgendermaßen: Staatsbahndirektion in Stanislau für die Betriebführung Kronen 53.800, Bahnaufsicht und Bahnerhaltung K 439.329, Zugförderungs- und Werkstättendienst K 446.412, Stations- und Fahrdienst K 281.336. Die sonstigen Auslagen betrugen Kronen 419.545. Der für das Jahr 1907 erübrigte Betriebsüberschuß belief sich demnach auf K 1,349.458 (K 1,576.355 im Jahre 1906). Die Gesamtausgaben haben von den Gesamteinnahmen 54·86% beansprucht (43·16% im Jahre 1906). Es ist somit eine bedeutende Steigerung des Betriebskoeffizienten zu verzeichnen, die durch die Aufbesserung der Bezüge des Personales, erhöhte Materialpreise und Anschaffung zwer neueien Lokomotiven verursacht wurde. Aus dem Betriebsüberschusse gelangte eine 6%ige Dividende zur Verteilung.

Der Fahrpark der Bukowinaer Lokalbahnen zählte Ende 1907: 11 Tenderlokomotiven, 6 Güterzugslokomotiven, 6 Schlepptender, 10 Personen- und 60 Güterwagen. Die Leistungen der Fahrbetriebsmittel betrugen 623.107 Lokomotiv-, 10,667.436 Wagenachs- und 87,351.000 Bruttotonnenkilometer.

LITERATUR.

Neue literarische Erscheinung. Im Verlage von Hugo Bermühler in Berlin soll vom kommenden neuen Jahr an eine als Haus- und Handbibliothek herausgegebene Wochenschrift für Eisenbahnbeamte unter der Bezeichnung „Im Zeichen des Verkehrs" erscheinen. Die Wochenhefte, welche in leichtfaßlicher Form die laufende Gesetzgebung, alle neuen Verordnungen und Instruktionen, das Eisenbahnbau- und Maschinenwesen samt einschlägiger Entwicklungsgeschichte, dann sämtliche Zweige des Betriebes und schließlich auch Biographien hervorragender Eisenbahnfachmänner sowie fesselnde Schilderungen aus dem Eisenbahnleben behandeln werden, sollen je 64 Druckseiten umfassen und dauerhaft gebunden um 60 Heller erhältlich sein. Dem Verlage, der sein Werk durchaus vornehm und gediegen auszugestalten beabsichtigt, ist es gelungen, hiefür eine Reihe tüchtiger Mitarbeiter und Herrn Eisenbahndirektor a. D. K. Froitzheim, einen in allen Sätteln gerechten alten Praktiker, der zugleich eine gewandte Feder führt, als Herausgeber zu gewinnen. L. K.

Deutscher Camera-Almanach. Jahrbuch für die Photographie unserer Zeit. 5. Band (für das Jahr 1909). Begründet von Fritz Loescher, fortgeführt von Otto Ewel. Ein Großoktavband von etwa 300 Seiten mit 170 Reproduktionen hervorragender Aufnahmen des letzten Jahres. Preis in Büttenumschlag M. 4·—, in Leinenband M. 5·—. Verlag von Gustav Schmidt in Berlin W. 10.

Wer die Photographie unserer Zeit mit Interesse verfolgt, sei es als Ausübender — Amateur oder Fachmann — sei es als Kunstfreund, der kann dieses Jahrbuch, den „Deutschen Camera Almanach", nicht entbehren. Für Tausende von Amateuren ist die Photographie keine oberflächliche Liebhaberei mehr, sondern ein Schaffensgebiet geworden, auf dem sie früher ungeahnte Werte künstlerischen und wissenschaftlichen Gehaltes hervorbringen. Ungezählten hat erst die Photographie die Augen geöffnet, den Weg zum Natur- und Kunstgenuß gewiesen. Für alle diese bildet der Camera-Almanach reiche Anregung und Förderung. — In einfacher aber vornehmer Ausstattung gibt er eine Bilderschau, in der eine Auswahl der besten Leistungen des Jahres vereint ist. Man muß staunen über die außerordentliche Ausdrucks- und Gestaltungsfähigkeit, die in dem Camera-Bilde erreicht werden

Digitized by Google

kann: Bildnisse voller Charakteristik, herrliche landschaftliche Stimmungsbilder abwechselnd mit feiner, gut gesehener Schilderung von Land und Leuten. — In den textlichen Beiträgen finden sich wertvolle Gedanken über weitere Ziele der Photographie und ihre praktische Durchführung, treffliche Arbeiten über einzelne Arbeitsgebiete künstlerischen und technischen Charakters, und endlich eine sehr wertvolle, gut orientierende Jahresschau über die Fortschritte und wichtigeren Neuheiten der photographischen Forschung und Technik. Der „Camera-Almanach" sei daher allen Freunden der Photographie als ein dauernd wertvolles, nützliches und schönes Buch empfohlen.

Die bibliographische Dezimal-Klasseneinteilung und ihre Anwendung auf die Eisenbahnfachwissenschaften. Von L. Weissenbruch, Ober-Ingenieur und Direktor der belgischen Staatsbahnen. Sonderabdruck aus dem Aprilheft 1908 des Bulletin des internationalen Eisenbahn-Kongreßverbandes. Brüssel 1908.

Wer sich für Bibliographie interessiert, wer als wissenschaftlicher oder journalistischer Arbeiter gezwungen ist, die gesamte Literatur seines Faches oder einzelner ihrer Zweige ständig zu verfolgen, kann dies nur durch gewisse Hilfsmittel, deren verläßlichstes der sogenannte Zettelkatalog ist. Die Anlage und ständige Führung eines solchen verursacht aber ungeheure Mühe, erfordert nie ermüdende Geduld und fehlerlose Genauigkeit. Besondere Schwierigkeiten macht die Wahl und die konsequente Durchführung des zugrunde zu legenden Systems der Einteilung. Ein solches, das auf der Verwendung des Dezimalsystemes unserer Zählung aufgebaut ist, wird in der vorliegenden Schrift zuerst theoretisch entwickelt und dann praktisch dargestellt. Beim ersten Bekanntwerden mit diesem Systeme scheint es einem zu sehr kompliziert und zu wenig übersichtlich zu sein. Die zehn Hauptgruppen und deren endlose Unterteilung in immer neue Gruppen zu 10, die Zusammensetzung der so gefundenen Ziffern bezw. die Einreihung der Arbeiten in diese Gruppen machen zweifellos Schwierigkeiten. Bei längerer Anwendung mögen sie wohl überwunden werden.

Das Bulletin des internationalen Eisenbahn-Kongreßverbandes klassifiziert seine Artikel seit 13 Jahren nach diesem System und gibt jedem Hefte ein zerschneidbares Verzeichnis der neuesten Literatur bei; wenn alle Fachschriften und erscheinenden Bücher nach diesem Systeme klassifiziert würden und ihnen auch solche bibliographische Inhaltsverzeichnisse bezw. Titelangaben beigegeben würden, so wäre allerdings die Führung einer Bibliographie sehr leicht. Vielleicht trägt die besprochene Schrift zu diesem Ziele bei.

CLUB-NACHRICHTEN.

In Verhinderung des Präsidenten Sr. Exzellenz des Herrn Dr. von Wittek eröffnete der Vizepräsident, Herr Zentralinspektor Dr. Scheiber die am 15. d. M. stattgefundene Club-Versammlung. Er gedachte in den einleitenden Worten der Allerhöchsten Auszeichnungen, welche anläßlich des Regierungsjubiläums einer großen Zahl unserer Mitglieder verliehen wurde und beglückwünschte unter lebhaftem Beifalle insbesonders die dem Club durch vieljährige, eifrige Teilnahme näherstehenden anwesenden Herren Hofräte Dr. Gebauer und August Ritter von Loehr sowie die Herren Regierungsrat Viktor Reiber und kaiserl. Rat Jakob Kowy

Zu den geschäftlichen Mitteilungen übergehend, teilte der Vorsitzende folgendes mit:

Nachdem der Schriftsteller Herr Jacques Jaeger gestern erklärte, um eine Verschiebung des für 5. Jänner in Aussicht gestellten Vortrages zu ersuchen, so bin ich heute nicht in der Lage, den Vortrag für den 5. Jänner 1909 bekanntzugeben und wird das Thema des nächsten Vortrages durch die Clubzeitung rechtzeitig bekanntgegeben werden.

Am Montag den 28. September findet eine Silvesterfeier in den Clubräumlichkeiten statt, zu welcher mehrere hervorragende Kunstkräfte ihre Mitwirkung bereits zugesagt haben. In der gestern ausgegebenen Nummer 33 der österreichischen Eisenbahnzeitung ist irrtümlich Mittwoch der 30. Dezember als jener Tag bezeichnet, an welchem die Silvesterfeier stattfindet. Die Richtigstellung der Zeitungsnachricht wurde bereits veranlaßt. Ich hoffe, daß auch die diesjährige Silvesterfeier, sowie bisher, allen Teilnehmern eine anregende Unterhaltung bieten wird.

Heute hält Herr Felix Leibinger, Prokurist der Firma Fruhwirth & Co. einen Vortrag über „Eine Reise von Korfu nach Dalmatien".

Nachdem zu den geschäftlichen Mitteilungen niemand das Wort ergreift, ladet der Vorsitzende Herrn Leibinger ein, den Vortrag zu halten.

Das Thema und die Darstellungen an der Hand ausgezeichneter, überaus malerischer Lichtbilder sowie die stellenweise mit heiteren Aperçus gewürzte Reisebeschreibung, fanden ungeteilten Beifall, den der Vorsitzende am Schlusse des Vortrages in seinen Dankesworten an den Vortragenden zum Ausdruck brachte.

Der Schriftführer Ober-Ingenieur B. Kriser.

Neue Begünstigungen.

Der Österreichische Künstlerbund hat den hiesigen Mitglieder für die in der Zeit vom 6. Dezember 1908 bis 6. Jänner 1909 in den Räumen des Kunstvereines, Wien, I. Weihburggasse 22, stattfindende Ausstellung von Werken seiner Mitglieder ermäßigte Eintrittskarten von 40 Heller per Stück zur Verfügung gestellt. Diese Karten können im Clubsekretariat behoben werden. Im übrigen wird auf den der heutigen Nummer beiliegenden Prospekt verwiesen.

Berichtigung.

Die Silvesterfeier findet nicht, wie irrtümlich in Nr. 33 vom 14. Dezember 1908 verlautbart wurde, am Mittwoch den 30. Dezember, sondern Montag den 28. Dezember, um 8 Uhr abends, statt.

Schriften über Verkehrswesen.

Herausgegeben vom Club österr. Eisenbahn-Beamten.

Verlag von Alfred Hölder, Wien, I. Rotenturmstraße 13.

Reihe I. Enthält Sonder-Abdrücke umfangreicherer Artikel aus der **„Österr. Eisenbahn-Zeitung"**.

Reihe II. Enthält selbständige Werke, Monographien oder Darstellungen ganzer Gebiete.

Bisher sind erschienen:

I. Reihe, 1. Heft: **„Die Eisenbahn-Tariftechnik"** von Emil Bank, Inspektor der k. k. priv. österr. Nordwestbahn. Ladenpreis K 1.60.

2. Heft: **„Die Sicherungsanlagen der Wiener Stadtbahn"**. Von Hugo Koestler, k. k. Ober-Baurat. Ladenpreis K 1.20.

3. Heft: **„Die Umgestaltung der Eisenbahngütertarife Österreichs"**. Eine Studie zur Frage der Verstaatlichung der Privatbahnen. Von Oskar Leéder und Dr. Heinrich Rosenberg. Ladenpreis K. 1·20.

4. Heft: **„Grundzüge für die ökonomische Anordnung des Verkehrsdienstes"**. Von V. G. Bosshardt. Ladenpreis K 1·40.

5. Heft. **„Das Lokalbahnwesen in Österreich"**. Von Karl Pascher, k. k. Ministerialrat. Ladenpreis K 1·20.

6. Heft: **„Die Eisenbahnen im Dienste des Krieges"** und moderne Gesichtspunkte für deren Ausnützung. Von Eduard Zanantoni, k. k. Oberstleutnant im Generalstabskorps. Ladenpreis K —·90.

7. Heft: **„Kommentar zur neuen Signalordnung und zu den neuen Grundzügen der Vorschriften für den Verkehrsdienst"**. Von Ludwig Freund, k. k. Regierungsrat. Ladenpreis K 1·80.

II. Reihe, Band 1: „Das österreichisch-ungarische und internationale Eisenbahn-Transportrecht". Von Dr. Franz Hilscher, Bureau-Vorstandstellvertreter der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Ladenpreis K 5·20.

Band 2: **„Motorwagen und Lokomotive"**. Kritische Darstellung des jetzigen Standes der Frage der Motorwagen und der Führung leichter Züge durch Motorwagen oder Lokomotiven in technischer und wirtschaftlicher Beziehung. Von Karl Spitzer, Ober-Ingenieur der k. k. Nordbahndirektion und Dr. Viktor Krakauer, Sekretär der k. k. Nordbahndirektion.

Das Clubsekretariat vermittelt den Bezug dieser Werke.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten.

Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hilscher.

Druck von R. Spies & Co. Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

Elbeumschlagsverkehr mit West-Österreich.

Einführung des Nachtrages V.

Mit 1. Jänner 1909, für Frachterhöhungen mit 1. Februar 1909 tritt der Nachtrag V zum Elbeumschlagstarif für West-Österreich vom 1. Februar 1905 in Kraft.

Der Nachtrag enthält unter anderem neue, zum Teil erhöhte Frachtsätze im Verkehre mit Stationen der Aussig–Teplitzer Eisenbahn.

Der Nachtrag ist bei der unterzeichneten Direktion sowie bei den beteiligten Verwaltungen zum Preise von 30 Heller = 25 Pfennig erhältlich.

Wien, am 9. Dezember 1908.

K. k. priv. österreichische Nordwestbahn
namens der beteiligten Bahnen.

Deutsche Verlags-Anstalt Stuttgart

Lexikon der gesamten Technik

und ihrer Hilfswissenschaften

Im Verein mit Fachgenossen herausgegeben von **Otto Lueger**

2. neubearbeitete und vermehrte **Auflage**

Erscheint in 8 Bänden gebunden in Halbfranz à 30 Mark und in 40 Abteilungen à 5 Mark.

Ueber jeden technischen Begriff, jede wissenschaftliche Bezeichnung und jedes mathematische, physikalische oder chemische Problem gibt Luegers Lexikon **sachliche, knappe, aber erschöpfende Auskunft in leicht verständlicher Form.**

Bestellungen nehmen alle Buchhandlungen entgegen, die auf Wunsch die 1. Hälfte der 1. Abteilung zur Ansicht ins Haus liefern.

K. k. österreichische Staatsbahnen.
(K. k. Nordbahndirektion.)

Schnellzugsverbindungen

von Wien nach Berlin und retour via Oderberg.

Schnellzüge Wien–Berlin.

Ab Wien (Nordbahnhof)	*†7.50 früh	3.00 nachm.	* 10.00 nachts
An Oderberg	12.09 nachm.	8.51 abends	2.55 früh
„ Breslau	3.10 „	11.46 nachts	5.56 „
„ Berlin (Schl.-Bhf.)	8.31 abends	5.08 früh	10.53 vorm.
Fahrdauer Wien–Berlin	12 St. 41 Min.	14 St. 08 Min.	12 St. 53 Min.

Schnellzüge Berlin–Wien.

Ab Berlin (Schl.-Bhf.)	*†8.52 früh	4.57 nachm.	* 11.50 nachts
„ Breslau	2.15 nachm.	10.05 nachts	6.10 früh
„ Oderberg	5.16 „	1.18 „	10.16 vorm.
An Wien (Nordbahnhof)	9.48 nachts	6.15 früh	3.35 nachm.
Fahrdauer Berlin–Wien	12 St. 56 Min.	13 St. 18 Min.	15 St. 45 Min.

Weitere Verbindungen nach und von Hamburg, Hannover, Bremen, Amsterdam, Rotterdam und London.

* Verkehr direkter, sehr bequemer Wagen I. und II. Klasse von Wien nach Berlin und retour.

† Speisewagen von Wien bis Berlin und retour.

Bei den Nachtschnellzügen verkehrt ein direkter Schlafwagen I. und II. Klasse.

Die offizielle Auskunft- und Fahrkartenausgabestelle in Berlin ist das „Amtliche Verkehrsbureau der k. k. österr. Staatsbahnen und des österr. Lloyd, Berlin, Unter den Linden 47" (Ecke Friedrichstraße).

Die kürzesten Schnellzugsverbindungen von Wien (Nordbahnhof) nach Krakau und Lemberg

mit direkt verkehrenden, sehr bequemen, durch gedeckte Übergänge verbundenen Wagen I. und II. Klasse sind wie folgt hergestellt:

Ab Wien (Ndbhf.)	† 7.50 früh	§*12.15 nachm.	* 8.00 abends	** 10.00 nachts
An Krakau	2.47 nachm.	8.18 abends	2.55 nachts	6.10 früh
„ Lemberg	8.40 abends	2.20 nachts	8.55 früh	1.30 nachm.
Fahrd. Wien-Lemberg	12 St. 50 M.	14 St. 15 Min.	12 St. 55 Min.	15 St. 25 Min.
Ab Lemberg	† 8.25 früh	§*12.45 nachts	** 2.45 nachm.	* 7.00 abends
„ Krakau	2.31 nachm.	7.18 früh	9.54 nachts	12.56 nachts
An Wien (Ndbhf.)	9.48 nachts	3.35 nachm.	6.15 früh	8.02 früh
Fahrd. Lemberg-Wien	13 St. 23 M.	14 St. 50 Min.	15 St. 30 Min.	13 St. 02 Min.

Weitere Verbindungen via Lemberg nach und von Czernowitz, dann nach und von Podwoloczyska.

† Speisewagen verkehren von Wien nach Lemberg und retour.

* Schlafwagen I. und II. Klasse von Wien nach Lemberg und retour, sowie Speisewagen von von Rzeszów nach Czernowitz und retour.

** Verkehr eines Schlafwagens von Wien nach Podwoloczyska u. retour, ferner eines direkten Wagens I. und II. Klasse Prag–Podwoloczyska u. retour.

§ Speisewagen von Wien nach Krakau und retour.

* Verkehr direkter Schlafwagen I. und II. Klasse von Krakau nach Lemberg bezw. Itzkany.

Gültig ab 1. Oktober 1908. K. k. Österreichische Staatsbahnen. **Winterdienst 1908/09.**

Kürzeste Zugsverbindungen

von **Wien, Prag** und **Karlsbad** nach dem **Salzkammergut, Badgastein, Innsbruck** und **München**, sowie umgekehrt.

Wien Westbhf. ab	7.30 Fr.	10.00 fa.	3.40 fa.	8.?? ab.	8.30 ab.	10.19 ab.
Prag K. F. J. B. „	.	7.30 fr.	—	[illegible]	[illegible]	.
Karlsbad Z. B. „	.	9.21 ab.		[illegible]	[illegible]	.
Linz „	11.20 fa.	1.33 fa.	7.40 ab.	10.41 ab.	11.50 ab.	3.15 fa.
Gmunden an	[illegible]	3.10 „	10.10 „	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Bad Ischl „	4.00 „	4.20 „	11.12 „	[illegible]	7.?? fa.	7.?? fa.
Aussee „	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]
Salzburg „	2.02 „	4.10 „	11.14 „		2.45 ab.	6.45 Fr.
Bad Reichenhall an	[illegible]	[illegible]	[illegible]			[illegible]
München „	[illegible]	7.50 ab.	[illegible]		[illegible]	[illegible]
Badgastein „	7.14 ab.	7.16 „	[illegible]	[illegible]		[illegible]
Innsbruck „	10.00 „	10.00 „	7.10 „	7.13 „	.	12.45 fa.

Innsbruck ab	3.30 fa.	6.40 ab.	6.?? ab.	10.45 ab.	7.10 fr.	7.10 fr.
Badgastein „	9.20 ab.	9.30 „			10.10 fa.	10.10 fa.
München „	9.40 ab.		[illegible]		[illegible]	[illegible]
Bad Reichenhall „	[illegible]		[illegible]	.	[illegible]	[illegible]
Salzburg „	9.22 ab.		1.20 fa.	6.25 fr.	1.00 fa.	2.55 „
Aussee „	[illegible]	.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Bad Ischl „	6.22 „	.	[illegible]	7.07 „	[illegible]	[illegible]
Gmunden „	10.29 „		10.34 „		[illegible]	5.25 „
Linz an	12.22 fa.		3.?? fr.	9.03 fa.	3.?? fa.	[illegible]
Karlsbad Z. B. „	.		[illegible]	.	[illegible]	
Prag K. F. J. B. „	.		[illegible]		[illegible]	—
Wien Westbhf. „	6.00 fr.	6.30 fr.	7.30 fr.	12.30 fa.	7.15 „	9.20 ab.

[illegible] Direkte Wagen I. und II. Klasse zwischen Wien–München–Paris, Wien–Zürich–Basel, [illegible] Klasse zwischen Wien–Zürich, I., II. und III. Klasse Wien–Bregenz, Speisewagen zwischen Wien–Innsbruck.
[illegible]
● [illegible] Nur an Wochentagen. [illegible] Nur an Sonn- und Feiertagen.

Wilhelm Beck & Söhne
k. u. k. Hoflieferanten
FILIALEN: Lemberg, Innsbruck, Sarajevo.
Wien, VIII. Langegasse 1, Zentrale.
Uniformen, Uniformsorten • • •
Kürschnerwaren und Kappen •
für Eisenbahnen. 651

Trifailer Kohlenwerks-Gesellschaft, Wien, III. Rennweg 5. 549

Deckert & Homolka
Elektrotechnisches Etablissement
Fabriks- u. Engros-Lager IV. Favoritenstr. 42. WIEN Niederlage u. Installation I. Kärntnerstr. 42.
Budapest. Prag. Brünn. Paris.
Fabrikation • Installation

von Telegraphen- und Mikrotelephon-Apparaten für alle Zwecke, insbesondere für den Eisenbahn-Signal-, Sicherheits- und Meldedienst, Blitzableitern, Dynamos, Elektromotoren und Ventilatoren, Wasserstands-Anzeigern, Beleuchtungskörpern, staub- und wasserdicht. 645

Österreichische Eisenbahn-Verkehrsanstalt WIEN I. Volksgartenstraße 3.
Vermietung von Spezialwagen aller Art, Kastenwagen und Lowrys, Heiz- und Kühlwagen, Zisternenwagen, Spezialwagen für Weintransporte etc., Projektierung, Bau und Finanzierung von Lokal- und Schleppbahnen, Errichtung von Reservoirs (Tanks) und Rohrleitungen (pipe lines) für Petroleum. 521

RUNDSCHAU FÜR TECHNIK UND WIRTSCHAFT
ZENTRALORGAN FÜR DIE FORTSCHRITTE DER INDUSTRIE, VERKEHRS-TECHNIK, FÜR SOCIALPOLITIK, VOLKSWIRTSCHAFT u. VERWALTUNG
HERAUSGEBER DIPL. ING. ALFRED BIRK, K. K. EISENBAHNOBERING. a. o. Ö. PROF. a. d. K. K. DEUTSCHEN TECHN. HOCHSCHULE IN PRAG — VERLAG VON A. HAASE, PRAG I. ANNAHOF — POSTSPARKASSENKONTO 50.308 — TELEPHON 508
Alleinige Anzeigen-Aufnahme
M. Pozsonyi, Wien,
IX. Hörlgasse 5.

Um meine Waschmaschinen à 24 Kronen
mit einem Schlage überall einzuführen, habe ich mich entschlossen, dieselben zu obigem billigen En gros-Preis *ohne Nachnahme zur Probe* zu senden! Kein Kaufzwang! *Ziel 3 Monate!* Durch Seifenersparnis verdient sich die Maschine in kurzer Zeit! Leichte Handhabung! Leistet mehr wie eine Maschine zu 70 Kronen! Die Maschine ist aus Holz, nicht aus Blech und ist unverwüstlich! Größte Arbeitserleichterung! Schont die Wäsche wie bei der Handarbeit!
Schreiben Sie sofort an:
Paul Alfred Goebel, Innsbruck.
Vertreter auch zu gelegentlichem Verkauf überall gesucht.
Bitte nicht zu vergessen, die Bahnstation anzugeben, nach welcher die Maschine geschickt werden soll.

Österreichische
Siemens-Schuckert-Werke
Wien, XX/2. Engerthstraße 150.
Elektrische Beleuchtung 591
Elektrische Kraftübertragung
Elektrische Bahnen
Dynamomaschinen • • • | • Elektromotoren •
Schaltapparate | Zähler
Installationsmaterial. • • | • • Bogenlampen. • •
Installationsbureau: VI/1 Mariahilferstraße Nr. 7.

HUTTER & SCHRANTZ A.-G.
SIEBWAREN- u. FILZTUCHFABRIKEN.
K. u. K. HOF-LIEFERANTEN
Wien, VI. Windmühlgasse Nr. 20

empfehlen: **Stahldraht-Matratzen, Eisen- und Messing-Möbeln** etc. etc. in vorzüglichster Ausführung zu sehr mäßigen Preisen.
Illustrierte Kataloge gratis und franko.

Darlehen!
Allgemeine Cautionsbank Aktiengesellschaft
General-Repräsentanz für Österreich:
WIEN, IV. Technikerstraße Nr. 5.

Die Allgemeine Cautionsbank gewährt an **Eisenbahnbeamte** Darlehen gegen Gehaltsvormerkung zu außerordentlich günstigen Bedingungen, u. zw.: 1. Die Bank fordert an Darlehenszinsen pro anno 6½%; selbstredend immer von der verbleibenden Restschuld. 2. Der Darlehenswerber hat sich hinsichtlich seines Gesundheitszustandes einer ärztlichen Untersuchung zu unterziehen. Die übliche teure Lebensversicherung wird jedoch nicht verlangt. Für den Fall des Ablebens des Darlehenswerbers erlischt die restierende Schuld, so daß den Erben keinerlei Verpflichtung auferlegt bleibt. Für diesen seitens der Bank gebotenen Vorteil ist alljährlich ein mäßiges Schadendeckungsentgelt, dessen Höhe sich nach dem Alter des Darlehenswerbers richtet, immer nur von der verbleibenden Restschuld zu bezahlen. 3. Die übliche Stellung der Bürgen kann gegen eine einmal zu entrichtende mäßige Zahlung unterbleiben. (3 Perzent der Darlehenssumme.) 4. Bei der Erteilung des Darlehens werden als einmalige Kosten die Barauslagen und 1 Perzent Bankprovision in Abrechnung gebracht.
Zu weiteren Informationen ist die Bank jederzeit bereit und stehen Antragsformulare zur Verfügung. 701

Für den Inseratenteil verantwortlich Annoncen-Expedition M. Pozsonyi, Wien, IX. Hörlgasse 5.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten. — Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hilscher. — Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

FEB 2 1909

Österreichische Eisenbahn-Zeitung.

ORGAN
des
Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

Redaktion und Administration:
WIEN, I. Eschenbachgasse 11.
Telephon Nr. 356.
Postsparkassen-Konto der Administration: Nr. 806.345.
Postsparkassen-Konto des Club: Nr. 850.498.
Beiträge werden nach dem vom Redaktions-Komitee festgesetzten Tarife honoriert.
Manuskripte werden nicht zurückgestellt.

Erscheint von April bis Oktober am 1. jedes Monates
von November bis März jeden Montag.

Abonnement inkl. Postversendung
in Österreich-Ungarn:
Ganzjährig K 10. Halbjährig K 5.
Für das Deutsche Reich:
Ganzjährig Mk. 12. Halbjährig Mk. 6.
im übrigen Auslande:
Ganzjährig Fr 20 Halbjährig Fr. 10
Bezugsstelle für den Buchhandel:
Spielhagen & Schurich in Wien.
Einzelne Nummern 30 Heller.
Offene Reklamationen portofrei.

№ 35. Wien, den 30. Dezember 1908. XXXI. Jahrgang.

PRÄZISIONS-UHREN



sowie alle anderen erdenklichen Sorten Echte Glashütte,
Omega, Badollett, Schaffhausen usw.
Jede Uhr ist mit Fabrikszertifikat und 5jähriger Garantie versehen.
Hunderte Anerkennungsschreiben

EUGEN DOLLINGER, Uhrmacher,
Wien, IV. Favoritenstraße Nr. 22
Bei Barzahlungen 10 Prozent.
Illustrierte Preisliste gratis und franko.

Garvens-Werke

WIEN

II. Handelskai 130

fabrizieren und halten großes Lager von:

Pumpen aller Art:
Baupumpen
Stationsbrunnenpumpen
Expreßpumpen f. große Förderhöhen
Pumpen für Villen und Wohnhäuser und Fabriksanlagen
Pumpen für Haus- u. Wasserleitungen.

Waagen für jeden Zweck:
Stationsbrückenwaagen
Kohlenwaagen
Magazinswaagen. 647

Kataloge u. Kostenvoranschläge auf Verlangen portofrei und kostenlos.

Leopolder & Sohn

Wien, III/1 Erdbergstraße 52.

Leipzig-Schleussig, Seumestraße 86.

Fabrik für Telegraphen-Apparate, Telephone und Telephon-Zentral-Umschalter, elektrische Stations-Deckungssignale und Bahnwächter-Läutewerke für Eisenbahnen, Telegraphen-Batterien und Leitungsmateriale, Wassermesser eigenen Patentes für städtische Wasserwerke, Bierbrauereien und Maschinenfabriken. 666

Alle Telephon- und Telegraphen-Einrichtungen werden prompt ausgeführt und Voranschläge **kostenfrei** ausgearbeitet.

Witkowitzer Bergbau- und Eisenhütten-Gewerkschaft

Witkowitz (Mähren).

Post- und Telegrammadresse: *Eisenwerk Witkowitz* Eisenbahnstation:
Schönbrunn-Witkowitz u. M.-Ostrau-Oderfurt der k. k. St. B. (vorm. K. F. N. B.).
Erzeugnisse: Roheisen, Eisengußware, vornehmlich Röhrenguß nachstehender
Methode für Wasser-, Dampf- und Gasleitungen, Maschinen- und auch Bauguß,
Stahlguß, Walzmaterial, und zwar: Stab- und Fassoneisen, Bau- und Waggon-
träger, Reservoir- und Kesselbleche, Stabstahl, Stahlbleche, Eisenbahn- und
Grubenmaschinen aus Martinstahl, Tyres aus Martin- und Spezialstahl, Eisen-
bahnwaggonräder, Waggonachsen, komplette Räderpaare, Wechsel und Kreuzun-
gen, Drehscheiben, Wasserstations-Einrichtungen, Dampfkessel, Reservoirs,
Gasometer, Brücken- und sonstige Baukonstruktionen, Gittermaste, Schmiede-
stücke und diverse Zeugschmiedware, Maschinenbau, speziell Bergwerks-
maschinen für Förderung und Wasserhaltung, Pumpensätze und Ausführung
diverser maschineller Einrichtungen, mittels Wassergas geschweißte, elektrisch
geschweißte und maschinell gepreßte Blechwaren, stumpf- und patentgeschweißte,
wie auch nahtlose Röhren, Rohrmaste, Hochdruck- und Turbinenleitungsröhren,
feuerfeste Ziegel und basische Steine etc.

Arbeiterzahl: In den Eisensteingruben und Hüttenwerken 21.500 } 31.500
Kohlengruben und Koksanstalten . . 10.000 }

Anfragen sind zu richten an die Zentral-Direktion in Witkowitz, Eisenwerk
oder an die Kommerzielle Direktion, Wien, I. Fichtegasse 10. 685

K. k. priv. **Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt**

Errichtet im Jahre 1825. **Wien, I. Wollzeile 39.**

Die Anstalt versichert: a) Gebäude samt deren Zubehör,
b) Mobilien aller Art
c) Bodenerzeugnisse gegen Hagelschlag. 618

Reservefond d. Anst.: K 5,876.191 17 Ges.-Versicherungssumme K 2.408,305.638
Anzahl der Mitglieder: 159.054.

Digitized by Google

Deutsche
Verlags-Anstalt
Stuttgart

Lexikon
der gesamten Technik
und ihrer Hilfswissenschaften

Im Verein mit Fachgenossen herausgegeben
von **Otto Lueger**

2. neubearbeitete und vermehrte **Auflage**

Erscheint in 8 Bänden gebunden in Halbfranz à 30 Mark und in 40 Abteilungen à 5 Mark.

Ueber jeden technischen Begriff, jede wissenschaftliche Bezeichnung und jedes mathematische, physikalische oder chemische Problem gibt Luegers Lexikon **sachliche, knappe, aber erschöpfende Auskunft in leicht verständlicher Form.**

Bestellungen nehmen alle Buchhandlungen entgegen, die auf Wunsch die 1. Hälfte der 1. Abteilung zur Ansicht ins Haus liefern.

K. k. österreichische Staatsbahnen.
(K. k. Nordbahndirektion.)

Schnellzugsverbindungen
von Wien nach Berlin und retour via Oderberg.

Schnellzüge Wien—Berlin.

Ab Wien (Nordbahnhof)	*†7.50 früh	3.00 nachm.	*10.00 nachts
An Oderberg	12.09 nachm.	8.51 abends	2.55 früh
„ Breslau	3.10 „	11.45 nachts	5.56 „
„ Berlin (Schl.-Bhf.)	8.31 abends	5.08 früh	10.58 vorm.
Fahrdauer Wien—Berlin	12 St. 41 Min.	14 St. 08 Min.	12 St. 58 Min.

Schnellzüge Berlin—Wien.

Ab Berlin (Schl.-Bhf.)	*†8.52 früh	4.57 nachm.	*11.30 nachts
„ Breslau	2.15 nachm.	10.05 nachts	6.10 früh
„ Oderberg	5.16 „	1.18 „	10.16 vorm.
An Wien (Nordbahnhof)	9.48 nachts	6.15 früh	3.35 nachm.
Fahrdauer Berlin—Wien	12 St. 56 Min.	13 St. 18 Min.	16 St. 45 Min.

Weitere Verbindungen nach und von Hamburg, Hannover, Bremen, Amsterdam, Rotterdam und London.

* Verkehr direkter, sehr bequemer Wagen I. und II. Klasse von Wien nach Berlin und retour.

† Speisewagen von Wien bis Berlin und retour.

Bei den Nachtschnellzügen verkehrt ein direkter Schlafwagen I. und II. Klasse.

Die offizielle Auskunft- und Fahrkartenausgabestelle in Berlin ist das „Amtliche Verkehrsbureau der k. k. österr. Staatsbahnen und des österr. Lloyd, Berlin, Unter den Linden 47" (Ecke Friedrichstraße).

Die kürzesten Schnellzugsverbindungen
von Wien (Nordbahnhof) nach Krakau und Lemberg

mit direkt verkehrenden, sehr bequemen, durch gedeckte Übergänge verbundenen Wagen I. und II. Klasse sind wie folgt hergestellt:

Ab Wien (Ndbhf.)	† 7.50 früh	§*12.15 nachm.	*8.00 abends	**10.00 nachts
An Krakau	2.47 nachm.	8.18 abends	2.55 nachts	6.10 früh
„ Lemberg	8.40 abends	2.30 nachts	8.55 früh	1.30 nachm.
Fahrd. Wien-Lemberg	12 St. 50 M.	14 St. 15 Min.	12 St. 55 Min.	15 St. 30 Min.
Ab Lemberg	† 8.25 früh	§*12.45 nachts	**2.45 nachm.	*7.00 abends
„ Krakau	2.31 nachm.	7.18 früh	9.54 nachts	12.56 nachts
An Wien (Ndbhf.)	9.48 nachts	3.35 nachm.	6.15 früh	8.02 früh
Fahrd. Lemberg-Wien	13 St. 26 M.	14 St. 50 Min.	16 St. 30 Min.	13 St. 02 Min.

Weitere Verbindungen via Lemberg nach und von Czernowitz, dann nach und von Podwoloczyska.

† Speisewagen verkehren von Wien nach Lemberg und retour.

* Schlafwagen I. und II. Klasse von Wien nach Lemberg und retour, sowie Speisewagen von von Rzeszów nach Czernowitz und retour.

** Verkehr eines Schlafwagens von Wien nach Podwoloczyska u. retour, ferner eines direkten Wagens I. und II. Klasse Prag—Podwoloczyska u. retour.

§ Speisewagen von Wien nach Krakau und retour.

* Verkehr direkter Schlafwagen I. und II. Klasse von Krakau nach Lemberg bezw. Itzkany.

Gültig ab 1. Oktober 1908. K. k. Österreichische Staatsbahnen. **Winterdienst 1908/09.**

Kürzeste Zugsverbindungen
von **Wien, Prag** und **Karlsbad** nach
dem **Salzkammergut, Badgastein, Innsbruck** und **München, sowie umgekehrt.**

Wien Westbhf. ab	7.30 fr.	× 10.00 fr.	3.40 nm.	● 8.00 ab.	8.30 ab.	■ 10.10 ab.
Prag K. F. J. B. „	·	7.23 fr.		6.00 fr.	6.00 fr.	·
Karlsbad Z. B. „		8.01 ab.		6.30 fr.	6.10 fr.	·
Linz „	11.20 fr.	1.33 nm.	7.40 ab.	10.41 ab.	11.58 ab.	3.15 fr.
Gmunden an	3.18 fr.	3.10 „	10.12 „		6.01 fr.	6.31 fr.
Bad Ischl „	4.20 „	4.24 „	11.18 „		7.01 fr.	7.01 fr.
Aussee „	5.14 „	5.16 „			8.31 „	8.31 „
Salzburg „	2.02 „	4.10 „	11.14 „		2.45 fr.	6.45 fr.
Bad Reichenhall an	3.24 „	× 6.20 ab. · 6.10 ab.	· 1.18 fr.			8.30 fr.
München „	5.40 „	7.40 ab.	6.30 fr.		6.35 fr.	10.17 fr.
Badgastein „	7.14 ab.	7.14 „	· 6.30 „	· 6.50 fr.		8.46 fr.
Innsbruck „	10.00 „	10.00 „	7.10 „	7.10 „		12.45 nm.

Innsbruck ab	■ 3.30 fr.	● 6.10 ab.	6.40 ab.	10.45 ab.	● 7.10 fr.	7.18 fr.
Badgastein „	8.30 ab.	8.30 „			10.10 fr.	10.10 fr.
München „	8.40 ab.		10.15 „		8.40 „	12.02 nm.
Bad Reichenhall „	× 8.15 ab. · 7.25 ab.		· 9.30 „		12.00 „	2.00 „
Salzburg „	9.25 ab.		1.20 fr.	6.25 fr.	1.05 nm.	2.55 „
Aussee „	8.00 „		8.10 ab.		● 12.34 nm. 3.23 fr.	
Bad Ischl „	9.22 „		9.22 „	6.40 „	● 1.17 nm. 10.40 „	3.32 „
Gmunden „	10.34 „		10.34 „	7.07 „	● 2.00 „ 11.20 „	3.39 „
Linz an	12.51 nm.		3.20 fr.	9.03 fr.	3.22 nm.	5.15 „
Karlsbad Z. B. „	·		7.52 ab.		6.02 fr.	6.02 fr.
Prag K. F. J. B. „			11.30 fr.		6.29 ab.	
Wien Westbhf. „	6.00 fr.	6.30 fr.	7.30 fr.	12.55 nm.	7.15 „	9.29 ab.

× Direkte Wagen I. und II. Klasse zwischen Wien–München–Paris, Wien–Zürich–Basel, III. Klasse zwischen Wien–Zürich, I., II. und III. Klasse Wien–Bregenz, Speisewagen zwischen Wien–Innsbruck.
● Direkte Wagen I. und II. Klasse zwischen (Budapest)–Wien–Basel–Paris, III. Klasse zwischen Wien–Zürich, ferner Paris–Wien, Speisewagen zwischen Wörgl–Zürich, Schlafwagen I. und II. Klasse zwischen Wien–Zürich, sowie I. Klasse Paris–Basel, I. und II. Klasse Basel–Wien.
■ Direkte Wagen I., II. und III. Klasse zwischen Wien–Salzburg–Lindau. [illegible] Schlafwagen Wien–München, direkter Wagen I. und II. Klasse Wien–München–Paris.
· [illegible] Oktober, November und April. [illegible] an Wochentagen. † Nur in der Nacht von Sonn- oder Feiertagen auf Werktage.
● [illegible] Oktober. ● Nur an Sonn- und Feiertagen.

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ORGAN

des

Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

Nº. 35. Wien, den 30. Dezember 1908. XXXI. Jahrgang.

Clubversammlung. Dienstag den 5. Jänner 1909, $^1/_2$7 Uhr abends: Vortrag des Herrn Franz Vcelar, Oberrechnungsführer des k. k. Postsparkassenamtes über: *„Die Vinschgaubahn“* und *„Winter und Wintersport in Österreich“* mit Lichtbildern. Zu diesem Vortrag haben auch Damen Zutritt.

Nach Schluß des Vortrages gemeinschaftliches Abendessen im Clublokal, wozu Anmeldungen vor Beginn des Vortrages erbeten werden.

Clubveranstaltungen im Monate Jänner 1909.

5. Jänner 1909: Vortrag*) von Franz Vcelar, Oberrechnungsführer des k. k. Postsparkassenamtes, über *„Die Vinschgaubahn“* und *„Winter und Wintersport in Österreich“* mit Lichtbildern. Zu diesem Vortrag haben auch Damen Zutritt.

12. Jänner 1909: Vortrag*) von Jacques Jaeger, Schriftsteller und Herausgeber des „Wiener Almanach“ über: *„Entstehung und Entwicklung des Schlafwagens“* mit Lichtbildern. Zu diesem Vortrag haben auch Damen Zutritt.

19. Jänner 1909: Vortrag**).

23. Jänner 1909: *„Vergnügungs-Abend“* unter Beteiligung von Damen. Beginn 8 Uhr.

26. Jänner 1909: Vortrag**).

*) Die Vorträge beginnen um $^1/_2$7 Uhr.

**) Die näheren Daten werden in der nächsten Nummer bekanntgegeben werden.

Die Organisation des Bahnerhaltungsdienstes.

Von Ingenieur **Franz Gustav Schäffer.**

(Schluß zu Nr. 34.)

Nach diesen Ausführungen ergäbe sich für den exekutiven Bahnerhaltungsdienst beiläufig folgende Organisation:

Die bestehenden Bahnmeister- und Bahnwächterbezirke erfahren keinerlei Änderung. An Stelle der Bahnerhaltungssektionen treten Streckenleiter, als welche nur erfahrene technische Beamte bestellt werden sollen und deren Dienstbezirk analog jenem der heutigen Sektionen sein kann. Diese Beamten sind für die Sicherheit des Bahnzustandes in erster Linie verantwortlich. Sie müssen daher berechtigt sein, die kurrenten Arbeiten selbständig anzuordnen und bei Gefahr im Verzuge selbstverständlich auch alle Maßnahmen dagegen treffen. Arbeiten jedoch, welche nicht dringlich sind, insbesondere größere Arbeiten, dürfen sie nur über Auftrag (mündlich oder schriftlich, letzteres mittels einer Drucksorte) durchführen, welcher Auftrag vom Ingenieurbureau erteilt wird. Ihre Aufgabe ist es, die Bahn fleißig zu besichtigen, die Arbeiten und die Verrechnung der Bahnmeister bezüglich der Löhne und der Materialien, letztere jedoch nur nach Mengen und nicht nach Geldwert, ständig zu überwachen. Desgleichen obliegt ihnen die Bestätigung der geleisteten Professionistenarbeiten auf den diesbezüglichen Rechnungen. Die sonstige Kompetenz dieser Organe soll annähernd die gleiche sein wie jene der heutigen Sektionsvorstände. Die für die periodischen Eingaben vorgeschriebenen Behelfe haben sie nur zu sammeln und ohne weitere Zusammenstellung dem Ingenieurbureau einzusenden, woselbst dann erst diese Zusammenstellung von allen seitens der Streckenleitungen vorgelegten Behelfen zu erfolgen hat. Diese Streckenchefs werden also keine größeren administrativ- und rechnerischen Arbeiten zu vollführen haben und genügt für die allenfalls vorkommenden kleineren Schreibgeschäfte der denselben zuzuteilende Kanzleidiener. Eine weitere Zuteilung, insbesondere technischer Beamter, kann unterbleiben und hätte nur bei größeren Neu-, Um- und Rekonstruktionsbauten seitens des Ingenieurbureaus aus dessen Personalstande, aber nur auf die Dauer dieser Arbeiten, zu erfolgen. Es könnte nun eingewendet werden, daß für außerordentliche Fälle, wie plötzliche Krankheit des Streckenchefs, keine Stellvertretung desselben vorhanden wäre. Dem kann dadurch abgeholfen werden, daß tunlichst der Sitz von zwei Streckenleitungen in ein Domizil verlegt wird, wonach diese sich in solchen außerordentlichen Fällen gegenseitig substituieren können. Auch ist zu berücksichtigen,

Digitized by Google

daß in solchen Fällen bei dem dichten Zugsverkehr, welcher auf allen, insbesondere den wichtigeren Strecken besteht, die Entsendung eines Beamten seitens des telegraphisch oder telephonisch verständigten Ingenieurbureaus in der allerkürzesten Zeit immer erfolgen kann.

Die Konstruktion des Ingenieurbureaus, welche Inspektion genannt werden soll, ergäbe sich dann wie folgt:

Der Vorstand desselben sowie dessen Stellvertreter haben den ihnen zugewiesenen Bezirk tunlichst oft zu bereisen, die Arbeiten größeren Umfanges anzuordnen, die in Ausführung begriffenen Arbeiten auf ihre zweckmäßige Art zu prüfen; sie haben sich dabei von der Durchführung jener Arbeiten, für welche die Rechnungen vorgelegt werden, zu überzeugen usw.

Da diese Inspektionsbezirke za. 300 bis 400 *km*, je nach der Wichtigkeit der Strecke, umfassen können, so ist es diesen Kontrollorganen leicht möglich, ihren Bezirk monatlich zweimal per Draisine zu bereisen. Zur Zurücklegung einer solchen Distanz sind bei einer mittleren Geschwindigkeit von 15 *km* pro Stunde 20 bis 25 Stunden, oder in Tagen nur drei bis vier Tage erforderlich; also einschließlich diverser Aufenthalte täglich sechs bis acht Stunden. In der Praxis wird sich jedoch diese Leistung noch günstiger stellen, weil manche Strecken aus besonderen Ursachen besichtigt werden und eine abermalige Besichtigung in demselben Monate dann nicht mehr erforderlich ist. Danach ergibt sich, daß sowohl der Vorstand als dessen Stellvertreter monatlich beiläufig durch je acht bis zehn Tage auswärts beschäftigt sein dürften, was als eine vollkommen zulässige Inanspruchnahme dieser Funktionäre erscheint. Wie früher erwähnt, ist jeder solchen Inspektion ein Hochbautechniker (Gewerbeschüler oder Hochschüler) zuzuweisen, welcher im Einvernehmen mit den Streckenchefs die Durchführung der Hochbauerhaltungsarbeiten, insbesondere die Verhandlungen mit den verschiedenen Professionisten zu besorgen haben wird. Ansonsten sind noch jüngere Techniker den Inspektionen zuzuteilen, welche die notwendigen Aufnahmen für Projekte vorzunehmen und an diesen mitzuwirken haben, außerdem sind sie zur Unterstützung der Streckenchefs bei größeren Arbeiten, z. B. Schienenneulegen, Ergänzungsbauten, Elementarereignissen usw. zu verwenden. Ihre Zahl und eventuell auch die Einstellung von Zeichnern richtet sich natürlich nach dem Umfange dieser Art von Geschäften.

Für die in den Ingenieurbureaus oder den Inspektionen zu konzentrierenden administrativen und Rechnungsgeschäfte erscheint folgendes Personale erforderlich: Ein Rechnungsleger für Material und Inventar, also einschließlich der Evidenz und Geldrechnung hiefür. Derselbe trägt auch die Verantwortung für diese Agenden, weshalb er berechtigt sein muß, Materialskontrierungen vorzunehmen. Derselbe hätte außerdem die Kreditgebarung zu führen und daher einen Stellvertreter und das nötige Hilfspersonale zu erhalten, welches für die Führung dieser vielen Rechnungsgeschäfte notwendig ist. Außer dem Rechnungsleger und seinem Hilfspersonale ist noch ein administrativer Beamter eventuell mit einem entsprechenden Hilfspersonale für die sonstigen Kanzleiarbeiten, als Korrespondenzen, Personalevidenzen, Verfassung der Zusammenstellungen, welche auf Grund des Eingabenrepertoriums aus den von den Streckenchefs und Bahnmeistern einlangenden Rapporten und sonstigen Behelfen an die Direktionen zu liefern sind. In diesen größeren Ingenieurbureaus wird es sich auch empfehlen, ein paar Beamte mit der Kenntnis der Stenographie und des Maschinenschreibens einzustellen, auch wären praktische Vervielfältigungsapparate einzuführen.

Nach dieser Ausführung dürfte der Personalstand einer solchen Inspektion beiläufig zehn bis zwölf Beamte erfordern, und zwar:.

Den Vorstand im Range eines Oberinspektors, d. i. der V. Dienstklasse der Staatsbahnbeamten; dessen Stellvertreter im Range eines Inspektors, d. i. der VI. Dienstklasse der Staatsbahnbeamten; einen Hochbaureferenten im Range eines Bau-Oberkommissärs, d. i. in der VII. Dienstklasse der Staatsbahnbeamten; einen Techniker im Range eines Bau-Oberkommissärs, d. i. in der VII. Dienstklasse der Staatsbahnbeamten; ein bis zwei Techniker im Range eines Baukommissärs oder Bauadjunkten in der VIII. und IX. Dienstklasse der Staatsbahnbeamten; einen Techniker im Range eines Bauassistenten (als Nachwuchs) in der X. Dienstklasse der Staatsbahnbeamten; den Rechnungsleger im Range eines Oberrevidenten in der VII. Dienstklasse der Staatsbahnbeamten; dessen Stellvertreter und den administrativen Beamten in der VIII. Dienstklasse der Staatsbahnbeamten. Das übrige Personal in minderen Rängen, auch als Unterbeamte, Diurnisten. Hiezu kämen noch zirka vier bis fünf Streckenchefs in der VII. Dienstklasse.

Der Personalstand beim exekutiven Bahnerhaltungsdienste der österreichischen Staatsbahnen beträgt nach dem Almanach der österreichischen Staatsbahnen pro 1908/09 543 Beamte. Nach obiger Organisation und Normierung wären für die Bahnaufsichtsstrecken ausschließlich der Betriebsleitungsstrecken beiläufig 40 Inspektionen zu 14 bis 17 Beamten, d. i. rund 560 oder 780, durchschnittlich also 670 Beamte erforderlich, also gegenüber dem heutigen Stande um 127 Beamte mehr.

Erwägt man jedoch, daß die Staatsbahndirektionen sowohl in den Abteilungen für Bau und Bahnerhaltung, als auch in den administrativen und Rechnungsabteilungen durch die Schaffung von Inspektionen, wie dies in der „Österr. Eisenbahnzeitung“ schon nachgewiesen wurde, eine ganz bedeutende Entlastung erfahren müssen, so erscheint dieser größere Personalaufwand beim Exekutivdienste keinesfalls als bedeutend. Im Zentraldienste der Staatsbahndirektionen sind nahezu 4000 Beamte beschäftigt (3997, laut Almanach pro 1908/09); dieser Zahl gegenüber beträgt die Vermehrung des exekutiven Bahnerhaltungspersonales nicht ganz 3·2% und dürfte es wohl außer allem Zweifel sein, daß die Direktionen auch mit einem Personalstande von 3997 — 127 = 3870 Beamten das Auslangen finden können, Tatsächlich werden aber die Direktionen durch die

Digitized by Google

Einführung der Inspektionen so stark entlastet, daß sie einen viel geringeren Personalstand benötigen werden.

Es ließen sich noch eine Menge Details anführen, um die Zweckmäßigkeit und die Ersprießlichkeit einer derartigen Organisation des Bahnerhaltungsdienstes zu illustrieren, was aber hier wohl zu weit führen würde. Es soll nur nochmals hervorgehoben werden, daß die Führung einer Kreditgebarung durch die Sektionen auf die Ökonomie im Bahnerhaltungsdienste nicht nur keine fördernde Wirkung, sondern gerade das Gegenteil erzeugt, weil die Sektionen bei der Verrechnung von Arbeiten, die Zurechnungen und Rechnungsaufträge usw. berücksichtigen müssen, auf deren Erstellung sie gar keinen Einfluß haben. Man kann aber doch niemanden für die Einhaltung eines Kredites verantwortlich machen, wenn er nicht auch gleichzeitig die Macht hat, auf alle dabei auftretenden Faktoren Einfluß auszuüben.

Die Ökonomie im Bahnerhaltungsdienste wird unbedingt und einzig nur dadurch gewahrt, daß nur die wirklich notwendigen Arbeiten gemacht werden, daß die Arbeitseinteilung eine derartig entsprechende ist, daß sie die billigste Herstellung verbürgt und daß jeder kleinere Mangel dann allsogleich behoben wird, wenn die Unterlassung oder Verschiebung dieser Behebung diesen Mangel vergrößern würde. Diese Zwecke sind nur durch eine intensive, stetige, aktive Kontrolle zu erreichen, nicht aber durch eine Kreditevidenz, welche nur bei größeren Verwaltungskörpern vorteilhaft erscheinen mag. Ob das starre Kreditsystem bei dem Eisenbahnbetriebe, der sich an Handel und Wandel anschließen soll, am Platze ist, erscheint wohl überhaupt sehr fraglich.

Nachdem aber die Beseitigung dieses Systems nicht so bald zu erhoffen ist, so muß es doch auf jene Dienststellen beschränkt werden, welche groß genug sind, um noch eine halbwegs richtige Einteilung der Kredite durchführen zu können, das sind die Direktionen und die Inspektionen. Die Erteilung der Kredite an letztere soll jedoch auch nur nach Kapiteln und nur bei gewissen Agenden auch noch allenfalls nach Artikeln des Kontierungsschemas erfolgen, keinesfalls aber nach den zahlreichen Subpositionen. Die Verrechnung selbst mag ja nach letzteren vorgenommen werden, obwohl diese Subpositionen nur einen sehr geringen fachmännischen Wert besitzen und sich gewiß noch vermindern lassen, ohne daß die Klarheit der Verrechnung geschädigt wird. Die deutschen Bahnen haben im Bahnerhaltungsdienste viel weniger Rechnungsposten, als es das bestehende Kontierungsschema in Österreich aufweist.

Die Hauptvorteile, welche dem Bahnerhaltungsdienste aus einer derartigen Organisation erwachsen müssen, sind daher folgende:

Intensivere Überwachung des Dienstes überhaupt, Vermeidung von überflüssigen Arbeiten, ökonomischere Ausführung derselben, Verminderung der Schreibarbeit durch den Wegfall von vielen Dienststellen (bei den österreichischen Staatsbahnen z. B. bestehen 170 Bahnerhaltungssektionen ohne die Betriebsleitungen, so daß sich die Zahl der Dienststellen mit eigener Kreditgebarung und sonstigen administrativen Agenden, um mindestens 120 Dienststellen vermindern würde) bei diesen selbst, aber auch bei den Direktionen. Außerdem ist noch die Beschleunigung des ganzen Geschäftsganges, welche schon bei Besprechung der Schaffung von Inspektionen in Nr. 5 ex 1906 der „Österr. Eisenbahnzeitung" nachgewiesen wurde, besonders hervorzuheben.

Auch ist nicht zu zweifeln, daß die Berufsfreudigkeit der Bahnerhaltungs-Ingenieure ganz bedeutend gehoben wird, wenn sie nicht mehr dauernd alle möglichen minderwertigen Arbeiten leisten müssen, sondern tunlichst nur mit fachlichen Arbeiten beschäftigt werden. Diese Erhöhung der Berufsfreudigkeit ist auch gewiß ein mächtiger und dauernder Ansporn, das beste Wissen und Können für den Dienst einzusetzen und dieser Umstand, wenn sich auch hiefür ein ziffermäßig berechneter Erfolg nicht aufstellen läßt, wird sicherlich einen solchen in besonderem Umfange zur ganz natürlichen Folge haben müssen.

Mögen diese Ausführungen, die auf einer langjährigen Erfahrung basieren, bei der künftigen Organisation des Bahnerhaltungsdienstes beherzigt werden.

Ergebnisse der Staatseisenbahnverwaltung im Jahre 1907.

Nachdem seit 1. Jänner 1907 der Betrieb der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom Staate für eigene Rechnung geführt wird, erscheinen auch die Betriebsergebnisse des Nordbahnnetzes in den vorliegenden Bericht einbezogen. Diese Einbeziehung erfolgte hinsichtlich der wichtigeren Ergebnisziffern durchwegs auf einheitlicher Grundlage, so daß die Gesamtergebnisse des Staatseisenbahnbetriebes den analogen Vorjahrsdaten gegenüber naturgemäß bedeutende Steigerungen aufweisen.

In einzelnen minder wichtigen Beziehungen mußten allerdings mit Rücksicht auf die bei der k. k. Nordbahndirektion derzeit noch bestehende besondere Verrechnungsweise die Daten für die Nordbahnlinien jenen für die übrigen Staatsbahnen besonders angereiht werden.

Hievon abgesehen schließt sich der Verwaltungsbericht jenem für das vergangene Jahr, welcher bereits mehrfache Abänderungen erfahren hatte, im wesentlichen an und wurde nur der das Anlagekapital betreffende Abschnitt einer durchgreifenden Neubearbeitung unterzogen. Zufolge der letzteren wurde der Bericht durch eine neue Detailnachweisung des Anlagekapitales, ferner durch eine Darstellung des für die Staatsbahnen erforderlichen Staatszuschusses sowie durch eine Übersicht der Gebarungserfolge auf den Verrechnungstiteln des Staatsvoranschlages für das k. k. Eisenbahnministerium bereichert.

Im folgenden seien die markantesten Daten des Berichtes hervorgehoben.

Das von der Staatseisenbahnverwaltung betriebene Bahnnetz, welches mit Ende des Jahres 1906 eine Betriebslänge von rund 13.464 *km* umfaßte, erfuhr im Jahre 1907 einen Zuwachs von 1569 *km* oder 11·66%.

Es traten zum staatlichen Betriebsnetze hinzu: Das Hauptbahnnetz und die Lokalbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, weiters folgende für Rechnung der Eigentümer betriebenen Bahnen, und zwar: Die Ostrau-Friedlander Eisenbahn, die Auspitzer Lokalbahn, die Lokalbahnen Lundenburg-Eisgrub, Mutenitz-Gaya, Otrokowitz-Zlin-Wisowitz, Saitz-Czeicz-Göding, Stramberg-Wernsdorf, Troppau-Grätz, Melnik-Mscheno

Digitized by Google

mit Flügel Lhotka-Střednitz, Mschono-Unter-Cetno und Libochowitz-Jenschowitz.

Das staatliche Betriebsnetz erreichte somit am Schlusse des Jahres 1907 eine Gesamtbetriebslänge von rund 15.055 *km*.

Hievon entfielen 10.016 *km* auf Bahnen im Eigentume und Betriebe des Staates, 616 *km* auf für Rechnung des Staates betriebene Privatbahnen, 38 *km* auf die für Rechnung der Kommission für Verkehrsanlagen betriebene Wiener Stadtbahn und 4363 *km* auf für Rechnung der Eigentümer betriebene Privatbahnen.

Das Anlagekapital der k. k. Staatsbahnen und der vom Staate auf eigene Rechnung betriebenen Privatbahnen bezifferte sich mit Ende des Jahres 1907 auf Kronen 3.832,058.574 und erhöhte sich gegenüber dem Vorjahre um K 691,909.433 = 22·03%. Dieses Anlagekapital setzt sich aus folgenden Posten zusammen:

Baukosten für die vom Staate gebauten Bahnen	K	711.621.517
Bei der Erwerbung von Bahnen übernommene Emissionsschulden	„	1.558,418 832
Darlehensschulden	„	32,360.477
Kaufpreis für angekaufte Bahnen	„	34,408.181
Kapitalswerte von Jahresrenten, welche für die Erwerbung oder für die Inbetriebnahme von Bahnen auf eigene Rechnung zu entrichten sind	„	864,614.792
Nachträgliche Investitionen	„	582,257.152
Sonstige Kapitalaufwendungen	„	48,377.623
Zusammen	K	3.832,055.574

An eigenen Fahrbetriebsmitteln waren im Berichtsjahre vorhanden 3979 Lokomotiven (gegen 1906 + 26·12%), 8203 Personenwagen (+ 22·58%) und 77.211 Güterwagen (+ 45·07%), ferner 3110 Tender, 1618 Schneepflüge, 29 Wasserwagen und 13 Motorwagen.

Die Beschaffungskosten sämtlicher Fahrbetriebsmittel stellten sich mit Ende 1907 auf K 674,970.433 (+ 34·83%).

Was die Leistungen der Fahrbetriebsmittel betrifft, so ist zu erwähnen, daß im Gegenstandsjahre auf dem staatlichen Betriebsnetze von 2,320.021 Zügen 102,940.096 Zugskilometer zurückgelegt wurden. (+ 484.461 Züge = 26·39% und + 24,021.564 Zugskilometer = 30·44%).

Die Gesamtleistung der Züge betrug 27.395 Millionen Bruttotonnenkilometer (+ 8606 Millionen = 45·81%). Auf ein Kilometer der durchschnittlichen Betriebslänge entfallen im Berichtsjahre 6861 (+ 13·86%) Zugskilometer und 1,825.825 (+ 27·28%) Bruttotonnenkilometer.

Der Verkehr auf den vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Bahnen wies im Jahre 1907 folgende Ergebnisse auf:

Die Anzahl der beförderten Personen betrug 80,248.776 (+ 20,790.026 = 34·97%); Personenkilometer wurden 3684 Millionen (+ 35·22%) zurückgelegt.

Das Gesamtgewicht des abgefertigten Reisegepäcks betrug 118.801 *t* (+ 30·60%).

Als Eilgut wurden 651.823 *t* (+ 75·14%) und an Frachtgut 58,527.896 *t* (+ 51·83%) befördert.

Eine Steigerung der Transportmengen war im Berichtsjahre namentlich bei Steinkohlen, Braunkohlen, Bau-, Werk- und Nutzholz, verschiedenen Steinen und Erden und bei Erzen und Mineralien zu verzeichnen; bedeutendere Ausfälle ergaben sich nur bei der Verfrachtung von Getreide.

Anlangend das finanzielle Ergebnis des Jahres 1907 betrugen die ordentlichen Einnahmen K 478,857.306, d. i. um 42·34% mehr als im Vorjahre.

Von den angegebenen Einnahmen entfallen auf die Transporteinnahmen der vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Bahnen K 432,644.163 (gegen 1907 + Kronen 140,937.050 = 48·31%) und auf die verschiedenen Einnahmen K 43.394.995 (+ K 5,111.598 = 13·35%), während sich der Restbetrag auf verschiedene andere Eingänge verteilt. An den Transporteinnahmen partizipieren die Einnahmen aus der Beförderung von Personen mit K 101,650.348 (+ 36·10%), von Reisegepäck mit K 4,697.079 (+ 31·43%), von Eilgütern mit K 14,355.408 (+ 44·31%) und von Frachtgütern mit K 311,941.328 (+ 53·29%).

Auf ein Kilometer der durchschnittlichen Betriebslänge berechnet, betrugen die Transporteinnahmen K 40.694 (+ 26·00%).

Die ordentlichen Ausgaben des Staatsbahnbetriebes beliefen sich im Jahre 1907 auf K 355,996.133 und erhöhten sich gegenüber dem Vorjahre um 42·81%.

Von diesen Ausgaben entfallen auf den Zentraldienst der Staatsbahndirektionen und auf die allgemeine Verwaltung der Nordbahndirektion K 18,929.135, auf Bahnaufsicht und Bahnerhaltung K 64,045.126, auf den Stations- und Fahrdienst der Staatsbahndirektionen und den Verkehrs- und kommerziellen Dienst der Nordbahndirektionen K 95,659.324, auf den Zugförderungsdienst, die Erhaltung der Fahrbetriebsmittel und den Werkstättendienst K 99,603.614, während sich der noch verbleibende Betrag auf die Ausgaben für die Hilfsanstalten für den Betrieb, auf Steuern und Zuschläge sowie auf verschiedene andere Ausgaben verteilt.

Behufs Ermittlung des Betriebsüberschusses sind zu den oben angegebenen ordentlichen Einnahmen bezw. zu den ordentlichen Ausgaben die auf den Betriebsüberschuß wirkenden außerordentlichen Einnahmen per K 406.227 rücksichtlich die analogen Ausgaben per K 7,981.831 hinzuzuschlagen, wonach sich sodann für das Jahr 1907 ein solcher Überschuß von K 115,375 570, d. i. pro Kilometer Betriebslänge von K 10.852 ergibt. Für das Jahr 1906 stellt sich der auf die gleiche Weise gebildete Betriebsüberschuß auf K 82,955.919 bezw. K 9546; der kilometrische Betriebsüberschuß erfuhr sohin eine Steigerung um 18·68%.

Das früher ausgewiesene Anlagekapital der vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Bahnen wurde im Jahre 1907 durch den Betriebsüberschuß mit 3·01% verzinst, während sich die analoge Verzinsung für das Jahr 1906 auf 2·64% stellt. Von Interesse ist folgende, die Ermittlung des im Jahre 1907 für die Staatsbahnen erforderlichen Staatszuschusses betreffende Berechnung:

Die Jahreslast, welche die Staatsverwaltung für das mit K 3.832,058.574 angegebene Anlagekapital der k. k. Staatsbahnen und der vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Privatbahnen traf, setzt sich zusammen aus der

Verzinsung und Rückzahlung von Emissions- und Darlehensschulden per	K	116,410.316
und aus der Verzinsung zu 4% jenes Aufwandes, welchen der Staat durch Rentenbegebung oder aus Kassenbeständen bestritten hat, per	„	54,442.642
Zusammen	K	170,852.958
im Entgegenhalte zum Betriebsüberschusse des Jahres 1907 per	K	115 375.570
Ergibt sich daher ein erforderlicher Staatszuschuß von	K	55,477.388

Wird jedoch berücksichtigt, daß in diesem Staatszuschusse ein Betrag von K 17,070.889 für die Amortisation von Emissions- und Darlehensschulden enthalten ist, welcher

Digitized by Google

für die Staatsverwaltung eine Ansammlung von Kapitalsreserven bedeutet sowie weiters ein Betrag von K 11,869.870 für von der Staatsbahnverwaltung bezahlte staatliche Steuern (d. i. ausschließlich der nichtärarischen Zuschläge), so vermindert sich die angegebene Jahreslast auf den Betrag von K 26,536.629.

Der Vergleich der Ergebnisse des Staatsbahnbetriebes im Jahre 1907 mit dem Staatsvoranschlage ergibt im Ordinarium bei den Ausgaben ein ungünstigeres Resultat um K 30,618.809 und bei den Einnahmen ein günstigeres Ergebnis um K 40,648.094, mithin ein günstigeres Nettoergebnis um K 10,029.285. Das Nettoergebnis im Ordinarium für den gesamten Etat des Eisenbahnministeriums stellt sich dem Staatsvoranschlage gegenüber günstiger um K 9,390.528 (Erfordernis ungünstiger um K 31,288.036, Bedeckung günstiger um K 40.678.564).

Im Extraordinarium war der Erfolg bei den Einnahmen und Ausgaben im ganzen um K 671.099 günstiger.

Die Ergebnisse des Staatsbahnbetriebes im Jahre 1907 können sohin, wie aus den vorstehenden Angaben ersichtlich ist, keineswegs als ungünstige bezeichnet werden und lassen vielmehr erkennen, daß in der bereits seit einigen Jahren zutage getretenen allmählichen Besserung der finanziellen Verhältnisse der Staatsbahnen auch im abgelaufenen Jahre kein Stillstand eingetreten ist.

TECHNISCHE RUNDSCHAU.

Eine selbsttätige Zugsicherung. Die selbsttätige Zugsicherung Bauart von Braam, die bereits bei der französischen Staatsbahn ausprobiert wurde, ist nunmehr auch auf der Militäreisenbahn auf der Strecke Halle—Bitterfeld mit Erfolg versucht worden, so daß weitere Dauerproben für eine größere Anzahl Lokomotiven auf der Strecke Halle—Wittenberg in Aussicht genommen sind. Wie wir der „Zeitschrift des Vereines deutscher Ingenieure" Nr. 23 entnehmen, besteht die Sicherung aus einer Signal- und Bremsvorrichtung, die beim Vorbeifahren an Haltesignalen in Kraft tritt. Zu beiden Seiten der rechts in der Fahrtrichtung liegenden Schienen sind zwei drehbare Anschläge angeordnet. Bei freier Strecke treten die Anschläge hinter den Schienenkopf zurück. Zur „Haltestellung" werden sie nach oben gedreht, so daß sie den Schienenkopf überragen und gegen entsprechend angeordnete Schleifhebel an der Lokomotive stoßen. Durch Hebelübertragung wird dadurch der Bremshahn der Luftdruckbremse geöffnet und ein Sperrwerk ausgelöst, das die Dampfpfeife betätigt und auf dem Führerstand eine Scheibe mit der Aufschrift „Vorsignal" erscheinen läßt. In gleicher Weise macht sich das Überfahren des Hauptsignals geltend, nur wird jetzt der Bremshahn ganz geöffnet und die Rückstellung des Mechanismus ist erst nach erfolgter Entriegelung durch den Zugführer möglich. Zur weiteren Kontrolle des Lokomotivführers dient eine Schreibvorrichtung, die das Vorbeifahren an einem Signal auf einem umlaufenden Papierstreifen automatisch vermerkt. Die Betriebsfähigkeit der Vorrichtung kann in einfacher Weise durch den Lokomotivführer jederzeit durch Anheben der Schleifhebel geprüft werden. Der Bruch eines Schleifhebels wird durch Fallen einer besonderen Scheibe gemeldet, der Bruch eines Drahtzuges bewirkt durch Gegengewichte das Ausschwingen der Anschläge in die Haltestellung, so daß der Wagenführer sofort auf die Defekte an den Sicherungsapparaten aufmerksam wird. Bei den neuerdings in Aussicht genommenen Versuchen soll die Einwirkung auf die Bremse wegfallen und nur das Dampfpfeifensignal betätigt werden, da man annimmt, daß hiedurch der Führer genügend gewarnt wird. Damit ist natürlich eine erhebliche Vereinfachung der Vorrichtung erzielt, die in dieser Form auch den Billigkeitsrücksichten entsprechend genügt. Die Anschläge können bei Betriebsstörungen leicht an jeder beliebigen Geleisestelle angebracht werden. Jeder Zug, der aus irgend einem Grund auf der Strecke liegen bleiben muß, kann durch Aufstellen solcher im Packwagen mitgeführten Anschläge gegen nachfahrende Züge gedeckt und gesichert werden.

Sandgeleise. Nach einer Mitteilung des „Zentralblattes der Bauverwaltung" wurden im Direktionsbezirke Halle in eine Bahnhofe, wo sich die Notwendigkeit ergab, fahrplanmäßig haltende Schnellzüge im Falle des Durchrutschens auf ein Sandgeleise abzulenken, Versuche mit ganzen Zügen ohne Bremsung über die hemmende Wirkung des Sandgeleises vorgenommen. Das 129 *m* lange Sandgeleise lag wagrecht und hatte an einem Ende einen Sandaufwurf. Neben den Fahrschienen waren Leitschienen gelegt. Der Probezug bestand aus 1 Tenderlokomotive und 15 leeren Wagen mit einem Gesamtgewicht von 158 *t*. Die Geschwindigkeit des Zuges am Nullpunkte betrug 18 *km* pro Stunde. Die am Sandgeleis zu vernichtende lebendige Kraft betrug demnach $k = \frac{m \cdot v^2}{2} = \frac{158 \cdot 5^2}{2g} = 200\ tm$. Aus der Länge des Weges, innerhalb dem der Zug zum Stillstande kam, wurde die pro Meter Sandgeleise vernichtete Kraft berechnet. Um die Hemmung des Sandgeleises zu erhöhen, wurden verschiedene Mittel angewendet, wie Erhöhung der Sandschichte, Anheben des Geleises, Verwendung anderer Stoffe zur Überdeckung, schließlich flachere Gestaltung des Auflaufberges. Im ganzen wurden sieben Versuche durchgeführt; bei den zwei ersten Versuchen betrug die Sandhöhe über der Schienenoberkante 3·5 und 6 *cm*, bei den drei nächsten mit einem Zugsgewichte von 161 *t* lag der Sand 3 *cm* hoch über den Schienen, und bei dem sechsten und siebenten Versuche mit einem 166 *t* schweren Zuge wurde Steinschlag von 3—9 und 6—12 *cm* Höhe über der Schienenoberkante verwendet. Bei allen Versuchen konnte ein Stillstand des mit einer Anfangsgeschwindigkeit von 5—10·6 *m* pro Sekunde fahrenden Zuges innerhalb des Sandgeleises erzielt werden; die vernichtete lebendige Kraft betrug pro Geleisemeter 3·2—6·3 *t*. Wenn auch ein vollkommen klares Ergebnis nicht gefunden wurde, konnte dennoch folgende Regeln für die Anlage von Sandgeleisen vorgeschlagen werden: die Länge soll mindestens 150 *m*, für schwere Schnellzüge nicht unter 250 *m* betragen. Eine geradlinige Anlage mit einer Neigung bis 1 : 50, die Anbringung von Leitschienen neben den Laufschienen, wobei die erstern 5 *cm* höher liegen sollen, sind die nächsten Erfordernisse. Wenn das Sandgeleise neben einer Böschungskante liegt, kann an Stelle der Leitschienen eine gegen den Auflaufberg gerichtete 2·5—5 *m* große Verbreiterung der Geleisebettung treten, um eine vermehrte Sicherheit gegen den Absturz über die Böschung zu erzielen. Die Überschüttung, 5—6 *cm* über die Schienenoberkante, soll mit reinem, grobem Quarzsand oder Steinschlag bis 2 *cm* Korngröße aus hartem Granit, Porphyr, Basalt oder Quarzit geschehen. Das gut entwässerte Sandgeleis soll in einem 1 : 15 —1 : 20 ansteigenden, am Schlusse 1·3—1·5 *m* hohen Auflaufberg endigen. Wo die oben angegebene Mindestlänge nicht möglich ist, soll die Überdeckung am Fuße des Auflaufberges mit 26 *cm* Höhe beginnen und mit 1 : 200 gegen den Nullpunkt fallen, bis eine Höhe von 5—6 *cm* bleibt; ein derartiges Sandgeleise wird immerhin noch 66 *m* lang sein.

Semaphore mit Knallichtern. Auf den in Köln mündenden Eisenbahnstrecken sind vor den Distanzsignalen neue Knallichtapparate aufgestellt worden, die bezwecken, bei gehemmter Fernsicht das Überfahren der Haltesignale zu verhindern. Wird das Distanzsignal auf „Halt" gestellt, so schieben sich gleichzeitig drei Knallkapseln auf das Geleise. Sieht nun der Lokomotivführer infolge starken Nebels das Haltsignal nicht und fährt weiter, so entzünden die vorderen Lokomotivräder die drei Knallpatronen, was neben der starken Detonation blitzartige Lichtwirkungen von großer Helligkeit zur Folge hat, die namentlich in der Dunkelheit aufdringlich die Gefahr anzeigen.

Digitized by Google

Ein neuer Personenwagen mit Akkumulatorenbetrieb. Die Verwaltung der preußischen Staatseisenbahnen hat die Anschaffung von Akkumulatordoppelwagen beschlossen und vorläufig 57 solcher Wagen bei der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft in Berlin, den Felten-Guillaume-Lahmeyer-Werken in Frankfurt a. M. und den Siemens-Schuckert-Werken in Berlin bestellt. Diese Wagen sind bestimmt, dem Zwischenverkehr für Haupt- und Nebenbahnen zu dienen, demnach die Reisenden an die Stationen befördern, wo die Fernschnellzüge anhalten. Sie sind außerdem auch zur Verdichtung des Betriebes auf verkehrsreichen Strecken (Industriebezirken) und als Ersatz für Dampfzüge in verkehrsarmen Gegenden wie Ostpreußen ausersehen. Dazu genügt ein Doppelwagen mit Akkumulatorenbetrieb. Das neue, nach einem Entwurfe des Oberbaurats Wittfeld ausgeführte Verkehrsmittel sieht äußerlich recht gefällig aus und besteht aus zwei kurzgekuppelten, zweiachsigen Einzelwagen, von denen jeder in einem Vorbau eine Akkumulatorenbatterie enthält. Die Batterie hat eine Spannung von etwa 310 *V*; sie kann mit Leichtigkeit mittels eines Kabels geladen werden, während der Wagen außer Betrieb ist. Beide Treibmaschinen leisten je 85 *PS* und entwickeln, wie bereits bei Probefahrten festgestellt wurde, eine Stundengeschwindigkeit von 50 *km* und darüber. Da die Batterieräume in dem völlig abgesonderten Vorbau liegen, ist ein Eindringen von Säuredämpfen in den eigentlichen Wagen ausgeschlossen. Der neue Wagen ist im Innern behaglich eingerichtet und faßt in den zwei Abteilen 3. und 4. Klasse mehr als 100 Personen. Zu jedem Wagenabteil gehört ein besonderes Abteil für den Führer, das, ähnlich wie bei Straßenbahnwagen, den Reisenden als einziger Zugang zu dem Wageninnern dient. Der Wagen wiegt 55 *t* und kostet Mk. 70.000. Die elektrische Ausrüstung ist ebenso einfach wie sinnreich, und der Fahrer kann die Handhabung der einzelnen Apparate leicht erlernen; will er fahren, so muß er beständig eine bestimmte Vorrichtung hinunterdrücken, läßt er diese los, so tritt von selbst Notbremsung ein. Auch Apparate zur Kontrolle der Stromstärke, Sicherungen usw. sind vorhanden. Die Betriebskosten für einen solchen Wagen sind verhältnismäßig gering. Es wird weit weniger Personal gebraucht als bei der Dampflokomotive und der Wagen ist in jedem Augenblicke gebrauchsfertig.

CHRONIK.

Gesangverein österreichischer Eisenbahn-Beamten in Wien. Mittwoch den 6. Jänner 1909, nachm. halb 5 Uhr, findet ein außerordentliches Konzert zu wohltätigen Zwecken im Großen Musikvereins-Saale unter Leitung des Vereinschormeisters Herrn Edmund Reim und gefälliger Mitwirkung der k. k. Hofopernsängerin Fräulein Grete Forst, der Violinvirtuosin Fräulein Stanislawa Arnold, des k. k. Hofopernsängers Herrn Anton Moser und eines Bläserchores der k. k. Hofoper statt. Das Reinerträgnis wird zu gleichen Teilen für die Kurstiftung des Österreichischen Eisenbahn-Beamten-Vereines und zu Unterstützungen von in Not geratenen Eisenbahn-Beamten verwendet. Der Verein wird folgende Chöre vortragen: Felix Mendelssohn-Bartholdy: „Festgesang an die Künstler,“ Chor mit Bläserchor. (Zum Gedächtnis der hundertsten Wiederkehr des Geburtstages des Komponisten. — 3. Februar 1809.) *Wilhelm Prantner: „Heimkehr“, Chor. Friedrich Hegar: „Schlafwandel“, Chor. *Amerikanische Volksweise: „Das alte Heim“, Chor mit Tenorsolo, Solo: Herr Adolf Schindler, Vereinsmitglied. Josef Rheinberger: „Johannisnacht“, Chor mit Klavier. Martin Plüddemann: „Das Schwedengrab“, Chor mit Klavier. *Hans Sitt: „Sechse, sieben oder acht“, Chor. *Karl Führich: „Röslein, wann blühst du auf“, Chor. Max von Weinzierl: „Herbststurm“, Chor. Robert Schumann: „Waldlied“ aus „Der Rose Pilgerfahrt“, Chor mit Hornquartett und Posaune.

* Erstaufführungen im Vereine.

Der Kartenverkauf findet im Zentralkartenbureau Karl Kehlendorfer, I. Krugerstraße Nr. 3 und im Vereinslokal des Österreichischen Eisenbahn-Beamten-Vereines, IX., Elisabethpromenade Nr. 39 statt.

Anschließend teilen wir mit, daß sich der Verein durch sein erfreuliches Anwachsen genötigt gesehen hat, aus seinem bisherigen Vereinslokal (I., k. k. Akad. Gymnasium) zu scheiden.

Das Übungslokal befindet sich nunmehr in der Volksschule, I., Johannesgasse 4 a und das Kanzleilokal im Mozarthof, I., Rauhensteingasse 8, II. Stock, Tür 7. Die Gesangsübungen finden an jedem Mittwoch von 1/2 7 bis 1/2 9 Uhr abends statt. Kanzleistunden werden an allen Wochentagen von 5 bis 7 Uhr abends gehalten.

Die rumänischen Eisenbahnen. Nach einem Konsularberichte betrug die Betriebslänge der rumänischen Eisenbahnen mit Ende des Vorjahres 3181 *km* mit 76·9 Mill. Francs Jahreseinnahme; vergleicht man damit die bei einer Ausdehnung von 2880 *km* im Jahre 1897 erzielten Einnahmen von 48·9 Mill. Francs, so ergibt sich, daß der Verkehr auf den rumänischen Bahnen innerhalb des letzten Jahrzehnts um volle 65% zugenommen hat. Zu dieser Steigerung hat sowohl der Personen- als auch der Güterverkehr beigetragen. Der erstere hat im Betriebsjahre 1907/8 eine Zunahme von 1,000.000 Reisenden, der letztere eine solche von 300.000 *t* erfahren. Die Hauptmenge des gesamten Gütertransportes von 6,000.000 *t* bildeten wie gewöhnlich Getreide- und Mahlprodukte mit 2·5 Millionen *t*. Die Anzahl der geleisteten Bruttotonnenkilometer belief sich auf 3404·3 Millionen und hat gegen das Vorjahr um 12·3% zugenommen. Der Betriebskoeffizient ist aber infolge der vermehrten Ausgaben von 52·8% auf 56% im letzten Betriebsjahre gestiegen; die Ursache dieser Zunahme liegt zum größten Teile in der Erhöhung der Gehalte und Löhne des Personals, wodurch die Ausgaben aus diesem Titel allein von 23·7 auf 26·1 Mill. Francs gestiegen sind. Zur Ausgestaltung des Eisenbahnnetzes und Vermehrung der Wagen wurden im Betriebsjahre 1906/7 rund 35 Mill. Francs wenige Monate später 38 Millionen Francs von der Generaldirektion beansprucht und vom Parlamente bewilligt. In dem Voranschlage für das Budget 1907/8 wurde weiter ein Investitionskredit von 140 Millionen Francs für die Eisenbahnen eingestellt, dessen Verbrauch sich auf drei bis vier Jahre verteilen wird.

Ausladeprämien bei den französischen Staatsbahnen. Nach dem „Journal des Transports“ wurden auf den französischen Staatsbahnen zwecks Erreichung einer rascheren Ausladung und lebhafteren Wagenzirkulation mit Giltigkeit vom 15. August 1908 Ausladeprämien eingeführt. Die in dieser Hinsicht durchgeführte Ergänzung des Gütertarifes hat folgenden Wortlaut: In der Zeit vom 15. August bis 31. Dezember 1908 wird den Empfängern, die die ihnen obliegende Ausladung von Wagen innerhalb einer Frist von sechs Stunden bewirken, eine Prämie von 40 Cts. für die Tonne für jeden gänzlich ausgeladenen Wagen gewährt. Diese sechsstündige Ausladefrist beginnt mit dem Zeitpunkte der ordnungsmäßigen Bestätigung des Avisos. Im Falle, als die Zustellung des Avisos nicht mindestens sechs Stunden vor Schluß der Bahnamtsstunden geschehen ist, beginnt die besagte Frist mit dem Beginne der Amtsstunden des nächsten Morgens. Hinsichtlich der privaten Schleppgeleise wurden nachstehende Bestimmungen provisorisch erlassen: In der Zeit vom 15. August bis 31. Dezember 1908 werden die Eigentümer von Schleppgeleisen, die ihre Zustimmung dazu erteilen, daß die Wagenstandfrist mit 6 Uhr abends (bis 1. Oktober mit 7 Uhr abends) zu laufen beginnt, hinsichtlich der Wagen, die, obzwar sie zu

Digitized by Google

spät beigestellt wurden, um noch bis zu den eben angeführten Stunden zurückgestellt zu werden, dennoch binnen sechs Stunden (ohne Abzug der Nachtstunden) der Verwaltung wieder zur Verfügung gestellt werden, von der festgesetzten Mietegebühr befreit. Eine Prämie von 20 Cts. pro Tonne wird den Eigentümern der Schleppgeleise gewährt, die ihren Sendungen nach einer Bestimmungsstation im Mindestgewichte von 80 *t* oder nach mehreren unmittelbar hintereinander gelegenen Bestimmungsstationen im Mindestgewichte von 160 *t* in zusammengekuppelten Wagen rangiert aufgaben. Die Schreibarbeiten (Bezetteln usw. der Wagen) obliegen den Aufgebern.

Englische Ermittlungen über Staatsbahnen. Nach dem „Archiv für Eisenbahnwesen" hat das englische Handelsamt auf Grund eines Auftrages des Unterhauses Ermittlungen über die Genesis und die Rentabilität der Staatsbahnen fremder Länder angestellt und darüber einen nun vorliegenden Bericht erstattet. Dieser Bericht umfaßt die Eisenbahnen in Indien, in 13 unter Selbstverwaltung stehenden britischen Kolonien und 29 fremden Staaten, sonach die Eisenbahnen 43 Länder. Der Bericht teilt die berücksichtigten Länder in vier Gruppen ein, die sich jedoch gegenseitig nicht vollständig ausschließen. Zur I. Gruppe gehören die Länder, in denen der Staat sämtliche oder einen Teil der Eisenbahnen in Besitz und Betrieb hat. Es sind dies Indien, Canada, Neusüdwales, Queensland, Südaustralien, Tasmanien, Viktoria, Westaustralien, Neuseeland, die Kapkolonie, Natal, Transvaal, Österreich-Ungarn, Belgien, Brasilien, Bulgarien, Chile, Columbia, Costarica, Cuba, Dänemark, Frankreich, Deutschland, Honduras, Italien, Japan, Norwegen, Portugal, Rumänien, Rußland, Serbien, Siam, Schweden, die Schweiz und die Türkei. In einigen Ländern (Neusüdwales, Queensland und Viktoria) sind sämtliche Bahnen vom Staat erbaut worden, anderwärts ist das Staatsbahnnetz durch Bau und Ankauf geschaffen worden. In Italien ist nach manchem Wechsel in der Eisenbahnpolitik das reine Staatsbahnsystem (Eigentum und Betrieb des Staats) angenommen worden; in Japan und in der Schweiz ist es zwar beschlossen, aber noch nicht völlig durchgeführt. Die II. Gruppe umfaßt die Länder, in denen der Betrieb an Privatgesellschaften verpachtet ist. Es sind dies Neufundland, die Niederlande, Nicaragua, Brasilien und Bulgarien*). In den drei erstgenannten ist das ganze Staatsbahnnetz verpachtet. Die III. Gruppe umfaßt die Länder, die ihren Privatbahnen Staatsunterstützungen gewähren. Eine solche Subvention ist entweder in der Form eines Zuschusses zum Bau oder einer Zinsgarantie gegeben worden, wie in Dänemark, Frankreich, Griechenland, Luxemburg, Rußland und Spanien. In Frankreich, Griechenland und Spanien sind die Konzessionen für eine bestimmte Reihe von Jahren erteilt worden, nach deren Ablauf die Bahnen in das Eigentum des Staates übergehen. In Dänemark hat der Staat das Recht, die Linien jederzeit nach Ablauf eines gewissen Zeitraumes zu erwerben. In Norwegen stehen einige Bahnen im gemeinschaftlichen Eigentum des Staats und kommunaler Verbände. Die IV. Gruppe bilden die Länder, in denen die Eisenbahnen vom Staat gebaut, aber in der Folge auf Privatunternehmungen übertragen worden sind. Das einzige in diesem Berichte hiefür angeführte Beispiel ist der Staat Guatemala.

Von besonderem Interesse ist noch, daß in Indien der Staatssekretär gegenüber den Eisenbahnen die Stellung eines Bankiers einnimmt. Die Bahnen führen alle Einnahmen an ihn ab und lassen sie sich im Bedarfsfalle wieder auszahlen, wobei es gelegentlich vorkommt, daß eine Bahn ihr Guthaben bei dem Staatssekretär zeitweilig überschreitet. Die Eisenbahnen Neufundlands mit einer Gesamtlänge von 637 engl. Meilen sind seit 1901 auf 50 Jahre an eine Gesellschaft (Reid Newfoundland Company) verpachtet, die das Netz ganz auf eigenes Risiko betreibt. Sie hatte im Betriebsjahre 1905/06 einen Verlust von 26.703 engl. Pfd. aufzuweisen.

*) Heute bekanntlich nicht mehr ganz richtig. Anm. d. Red.

Betriebsergebnisse der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft im Jahre 1907. Die Betriebslänge der gesellschaftlichen Linien betrug mit Ende 1907 an Hauptbahnen 2182 *km*, an eigenen Lokalbahnen 41·8 *km* und an fremden, in Betrieb übernommenen Strecken 534·7 *km*. Der Fahrpark bestand am Schlusse des Berichtsjahres aus 906 Lokomotiven, 2 Motorwagen mit Dampfbetrieb, 846 Tendern, 59 Wasserwagen, 2055 Personenwagen, 16.378 Güterwagen und 65 Schneepflügen.

Befördert wurden im Jahre 1907 im ganzen 30,698.070 Personen (+ 1,886.450 gegen 1906), 158.593 *t* Eilgut (+ 9631 *t*) und 11,298.310 *t* Frachtgut (+ 637.024 *t*). Der Personenverkehr erzielte eine Einnahme von K 41,486.260 (+ 2,252.539 gegen 1906), der Eilgutverkehr K 5,455.419 (+ 274.443) und der Frachtgüterverkehr K 87,539.985 (+ 4,180.920). Die prozentuelle Zunahme der Einnahmen aus dem Zivilpersonenverkehr belief sich auf 7·1%, aus dem Eilgutverkehr auf 5·3%, und aus dem Frachtgutverkehr auf 5·0%, zu welch letzteren die ungarischen Linien mit einer Steigerung ihrer Einnahmen um 9·8% am meisten beigetragen haben. Ungefähr 56% der gesamten Mehrverfrachtungen entfielen auf die Artikel Mineralkohle und Koks. Die gesamten Betriebseinnahmen betrugen im Berichtsjahre K 137,103.112 (+ 6,847.536 oder 5·26% gegen 1906).

Dieser großen Zunahme der Einnahmen steht aber eine noch größere Vermehrung der Ausgaben gegenüber, die sich ziemlich gleichmäßig auf die Personalausgaben (Vermehrung des Personals, erhöhte Bezüge ab 1. Oktober 1907) und auf die sachlichen Ausgaben (erhöhte Materialpreise) verteilt. Die Betriebsausgaben des Gesamtnetzes betrugen K 75,797.383 (+ 9,590·279 oder 14·49% gegen 1906). Der Betriebskoeffizient ist von 50·83% auf 55·28% gestiegen. Das außerordentlich ungünstige Verhältnis zwischen der Zunahme der Einnahmen und Ausgaben ist zum Teile auch auf die Verkehrsteilung mit den neuen Alpenbahnen zurückzuführen, die die Einnahmen erheblich reduzierte, wobei aber die Leistungen und die davon abhängigen Betriebsausgaben nur in geringem Maße kleiner wurden.

Die Leistungen der Fahrbetriebsmittel betragen im Berichtsjahre *a)* auf den österreichischen Linien 22,820.970 (+ 6·78% gegen 1906) Lokomotiv-Nutzkilometer, 85,315.380 (+ 1·98%) Wagenachskilometer, 5,735,380.000 (+ 3·88%) (Bruttotonnenkilometer, 1.989,997.141 (+ 4·2%) Nettotonnenkilometer und *b)* auf den ungarischen Linien 4,524.362 (+ 1·59% Lokomotiv-Nutzkilometer, 183,027.230 (+ 1·86%) Wagenachskilometer, 1.178,883.300 (+ 4·68%) Bruttotonnenkilometer und 365,144.144 (+ 4·42%) Nettotonnenkilometer.

Das Reinerträgnis beziffert sich mit K 44,045.640, und es blieb nach Abzug der Lasten (Verzinsung der Anlehen, Wertabschreibungen usw.) von K 42,748.057 ein Ertragsüberschuß von K 1,297,582, der zur Gänze zur Deckung der Investitionen des Jahres 1907 verwendet wurde. Gegenüber dem verfügbaren Gesamtbetrage für Investitionen von K 9,269.760 standen Investitionsausgaben in der Höhe von K 11,930.873, sonach ein Mehraufwand von K 2,661.113 resultiert, der durch die Heranziehung des Ertragsüberschusses auf K 1,363.530 reduziert wurde. Dieser Fehlbetrag wurde vorläufig den Kassabeständen entnommen. Für die Kaufschillingsrate des Jahres 1907 sowie für die mehr als K 6,000.000 betragenden Investitionen des Jahres 1908 blieben keine Geldmittel übrig und es ergibt sich hieraus für die Gesellschaft eine äußerst schwierige Situation, über deren beabsichtigte Ordnung wiederholt berichtet wurde.

Digitized by Google

LITERATUR.

Summarischer Bericht der Handels- und Gewerbekammer in Brünn über das Jahr 1907. Wie in vergangenen Jahren nimmt dieser Bericht zu den verschiedensten Fragen auf dem Gebiete des Eisenbahn- und Verkehrswesens — vom Standpunkte der Verfrächter und Industriellen aus betrachtet — Stellung. Von den hiebei ausgesprochenen Wünschen, Anschauungen und Beschwerden seien folgende, welche in diesem Berichte das erstemal zum Ausdrucke gelangen, wiedergegeben:

Braunkohle. Dieselbe ist infolge einer ungünstigen, ihrem geringen Brennwerte in keiner Weise entsprechenden Tarifierung beim Transporte auf weite Entfernungen mit der Steinkohle nicht konkurrenzfähig. Die Brünner Handels- und Gewerbekammer, welche sich schon seit Jahren um die Erstellung gerechter, dem Kaloriengehalte der Braunkohle angemessene Frachtsätze bemüht, ist es gelungen, in allerjüngster Zeit einen kleinen Erfolg zu erzielen, indem die Fracht für einzelne Stationen, insbesondere Dubnian — Wien um ein geringes ermäßigt wurde.

Ziegelerzeugung. Mit Sehnsucht erwartet die Industrie eine durchgreifende Verbesserung unserer Kommunikationsverhältnisse und insbesondere auch den Bau der projektierten Wasserstraßen.

Tonwarenerzeugung. Die Erhöhung der Frachtsätze für Schamotteziegel auf der k. k. Nordbahn durch die Einführung des Staatsbahnbarêmes machte das bisherige Geschäft in einzelnen Relationen unmöglich.

Zuckerindustrie. Die Übertragung des Staatsbahnbarêmes auf die Linien der verstaatlichten Kaiser Ferdinands-Nordbahn bedeutet eine Erhöhung, welche insbesondere durch die Einhebung der Stationsgebühr herbeigeführt wird. Ferner wurden seitens der priv. österr.-ungar. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft die Refaktien von einer Reihe von Stationen nach Marchegg (St.-E.-G.) aufgehoben.

Spiritusindustrie. Die bis 1. September 1907 in Geltung stehende Spiritusrefaktie wurde mit unwesentlichen Änderungen gegen Widerruf bis 31. August 1908 verlängert. Von den sudetenländischen Raffinerien wird es sehr schwer empfunden, daß die günstigsten Refaktiesätze an den Vorbezug galizischer Provenienz gebunden sind und die begünstigten Exportsätze nur im Rückvergütungswege zugestanden sind. Der Raffineur muß daher auf die Erstattung seines Guthabens sehr lange warten. Viel günstiger wird der Export nach dem Ausnahmstarife 11 des „Adriatisch-norddeutschen Eisenbahnverbandes" im Verkehre mit Triest resp. mit Fiume behandelt, da die ermäßigten Frachtsätze gleich bei der Aufgabe bedingungslos berechnet werden.

(Könnte der inländische Exporteur nicht durch Erlag eines entsprechenden Garantiebriefes die Kartierung auf Grund ermäßigter Tarifsätze zugestanden erhalten?)

Mühlenindustrie. Noch immer wird ungarisches Mehl zufolge des bestehenden Staffeltarifsystems auf den österreichischen Bahnen billiger verfrachtet, als jenes österreichischer Provenienz. Daher fordert heute beinahe die ganze Mühlenindustrie die Einführung des kilometrischen Getreide- und Mehltarifes.

Von größter Wichtigkeit für die österreichische Mühlenindustrie sind die Bestimmungen des Artikels X des Ausgleichsgesetzes und das Übereinkommen zwischen den k. k. österreichischen und königl. ungarischen Staatsbahnen. Entgegen den bisherigen Bestimmungen wird nunmehr die Österreich empfindlich schädigende Bindung der Staatsbahntarifsätze im gegenseitigen Verkehre nach dem Auslande entfallen und somit auch die Verpflichtung der Staatsbahnen nicht mehr bestehen, alle dem Transitoverkehre des Auslandes eingeräumten Frachtermäßigungen auch dem nach denselben Grenzstationen sich bewegenden Exportverkehre des anderen Staatsgebietes zu gewähren. Diese Vereinbarung bietet den k. k. österreichischen Staatsbahnen die Handhabe zu Tariferhöhungen, u. zw. nach Umständen bis zur vollen Höhe des Lokaltarifes. Der österreichischen Regierung wäre hiedurch die Möglichkeit geboten, die unerfreuliche Lage der heimischen Mühlenindustrie durch frachtentarifarische Maßnahmen zu verbessern.

Deutsche Rundschau für Geographie und Statistik. Unter Mitwirkung hervorragender Fachmänner herausgegeben von Prof. Dr. Fr. Umlauft, XXXI. Jahrgang 1908/1909. A. Hartlebens Verlag in Wien, jährlich 12 Hefte zu K 1·25, Heft 2. Aus dem Inhalt des eben erschienenen Heftes heben wir hervor: Der IX. internationale Geographenkongreß in Genf. Von Prof. Dr. A. Beyer in Bremen. — Die Bodenkultur in Kaffa. Von Friedrich J. Bieber in Wien. (Mit 4 Abb.) — Vom Changai nach dem Altai. Von Hans Leder in Katharein bei Troppau. (Mit 2 Abb.) — Die italienischen Besitzungen in Afrika. (Mit einer Karte.) — Die Bevölkerungsdichte in Deutschland und in Österreich-Ungarn.

Die Eisenbahntechnik der Gegenwart. Zweiter Band: „Der Eisenbahnbau der Gegenwart." Zweite, umgearbeitete Auflage. Erster Abschnitt: Linienführung und Bahngestaltung.

Dieser Band enthält die wichtigsten Gesichtspunkte, von welchen aus der Ingenieur bei Projektierung einer Bahnlinie geleitet werden soll. Die theoretischen Erläuterungen, welche mit fachkundiger Auswahl der reichen Literatur entnommen sind, werden durch praktische Anleitungen und Beispiele, sowie durch zahlreiche Zeichnungen ergänzt. Das vorzügliche und nützliche Buch reiht sich würdig den vorangegangenen Bänden des Werkes: „Die Eisenbahntechnik der Gegenwart" an.

Schriften über Verkehrswesen.

Herausgegeben vom Club österr. Eisenbahn-Beamten.
Verlag von Alfred Hölder, Wien, I. Rotenturmstraße 13.

Reihe I. Enthält Sonder-Abdrücke umfangreicherer Artikel aus der „Österr. Eisenbahn-Zeitung".

Reihe II. Enthält selbständige Werke, Monographien oder Darstellungen ganzer Gebiete.

Bisher sind erschienen:

I. Reihe, 1. Heft: **„Die Eisenbahn-Tariftechnik"** von Emil Rank, Inspektor der k. k. priv. österr. Nordwestbahn. Ladenpreis K 1·60.

2. Heft: **„Die Sicherungsanlagen der Wiener Stadtbahn"**. Von Hugo Koestler, k. k. Ober-Baurat. Ladenpreis K 1·20.

3. Heft: **„Die Umgestaltung der Eisenbahngütertarife Österreichs"**. Eine Studie zur Frage der Verstaatlichung der Privatbahnen. Von Oskar Leéder und Dr. Heinrich Rosenberg. Ladenpreis K. 1·20.

4. Heft: **„Grundzüge für die ökonomische Anordnung des Verkehrsdienstes"**. Von V. G. Bosshardt. Ladenpreis K 1·40.

5. Heft. **„Das Lokalbahnwesen in Österreich"**. Von Karl Pascher, k. k. Ministerialrat. Ladenpreis K 1·20.

6. Heft: **„Die Eisenbahnen im Dienste des Krieges"** und moderne Gesichtspunkte für deren Ausnützung. Von Eduard Zanantoni, k. k. Oberstleutnant im Generalstabskorps. Ladenpreis K —·90.

7. Heft: **„Kommentar zur neuen Signalordnung und zu den neuen Grundzügen der Vorschriften für den Verkehrsdienst"**. Von Ludwig Freund, k. k. Regierungsrat. Ladenpreis K 1·80.

II. Reihe, Band 1: „Das österreichisch-ungarische und internationale Eisenbahn-Transportrecht". Von Dr. Franz Hilscher, Bureau-Vorstandstellvertreter der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Ladenpreis K 5·20.

Band 2: **„Motorwagen und Lokomotive"**. Kritische Darstellung des jetzigen Standes der Frage der Motorwagen und der Führung leichter Züge durch Motorwagen oder Lokomotiven in technischer und wirtschaftlicher Beziehung. Von Karl Spitzer, Ober-Ingenieur der k. k. Nordbahndirektion und Dr. Viktor Krakauer, Sekretär der k. k. Nordbahndirektion.

Das Clubsekretariat vermittelt den Bezug dieser Werke.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten. | Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hilscher. | Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16

Digitized by Google

Ostdeutsch-Österreichischer Verband.

Verlängerung der Giltigkeit des Ausnahmetarifes Nr. 3C für Eisenschlacken etc. im Tarifheft 3 vom 1. Juli 1902.

Die Giltigkeit des im Nachtrag X des obgenannten Tarifheftes enthaltenen Ausnahmetarifs Nr. 3C Eisenschlacken zum Hochofen-' und Bleihüttenbetriebe wird unter den in diesem Ausnahmetarife enthaltenen Bedingungen vom 1. Jänner bis 31. Dezember 1909 verlängert.

Der Endpunkt der Einreichung der Frachtdokumente ist im Tarife auf den 28. Februar 1910 abzuändern.

Wien, am 21. Dezember 1908.

K. k. priv. österreichische Nordwestbahn, namens der beteiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Österreichischer Verband.

Einführung des Nachtrages IX zum Heft 1 und des Nachtrages V zum Heft 2.

Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1909 gelangen im obenbezeichneten Eisenbahn-Verbande der Nachtrag IX zum Tarif Teil II — Heft I und der Nachtrag V zum Teil II — Heft 2 zur Einführung.

Diese Nachträge enthalten außer einigen bereits früher bekanntgemachten Änderungen neue, geänderte — teils ermäßigte, teils erhöhte Frachtsätze des Klassentarifs und einzelner Ausnahmetarife.

Die durch die Nachträge eintretenden Frachterhöhungen und Verkehrsbeschränkungen gelten, soweit nicht besondere Termine angegeben sind, erst vom 15. Februar 1909. Druckstücke des Nachtrages sind zum Preise von:

0·18 Kronen für Nachtrag IX und
0·24 Kronen für Nachtrag V

bei den bekannten Dienststellen zu haben.

Wien, am 9. Dezember 1908.

K. k. priv. österreichische Nordwestbahn, namens der Verbands-Verwaltungen.

Ostdeutsch-Österreichischer Verband.

Verlängerung der Giltigkeitsdauer des Ausnahmetarifes Nr. 2D (Eisenerze etc.) im Teil II, Heft 3.

Die Giltigkeit des im Nachtrag X des oben genannten Tarifheftes enthaltenen Ausnahmetarifes Nr. 2D, Eisenerze zum Hochofen- und Bleihüttenbetriebe, wird unter den in diesem Ausnahmetarife enthaltenen Bedingungen vom 1. Jänner bis 31. Dezember 1909 verlängert.

Der Endzeitpunkt für die Einreichung der Fracht-Dokumente ist im Tarife auf den 28. Februar 1910 abzuändern.

Wien, am 16. Dezember 1908.

K. k. priv. österreichische Nordwestbahn, namens der beteiligten Verwaltungen.

Oberschlesisch-Österreichischer Kohlenverkehr.

Ausnahmetarif Teil II, Heft 6, vom 1. Oktober 1908.

Mit Giltigkeit vom 15. Dezember 1908 bis auf Widerruf, beziehungsweise bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1910, werden nachstehende Stationen der Lokalbahn Wekelsdorf-Parschnitz-Trautenau (im Betriebe der k. k. österreichischen Staatsbahnen) mit nachstehenden Frachtsätzen in den obenbezeichneten Tarif einbezogen.

Zu berechnen sind für:

Station	Berechnung	Heller
Parschnitz Ort	die tarifmäßigen Frachtsätze für Parschnitz Ö.N.W.B. erhöht um	25 Heller
Petersdorf		140 "
Qualisch		200 "
Johnsdorf-Hottendorf	die tarifmäßigen Frachtsätze für Wekelsdorf, erhöht um	290 "
Markt Wekelsdorf		60 "
Nieder-Adersbach		140 "
Ober-Adersbach		210 "
Radowenz		350 "

Wien, am 7. Dezember 1908.

K. k. priv. österreichische Nordwestbahn, namens der beteiligten Verwaltungen.

Niederschlesisch-Österreichischer Kohlenverkehr.

Ausnahmetarif vom 1. Oktober 1908. Änderung von Frachtsätzen nach einigen Stationen der Lokalbahn Kolin-Čerčan etc.

Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1909 bis auf Widerruf, längstens bis 1. Februar 1910, werden die im obgenannten Tarif enthaltenen Frachtsätze nach den in der nachstehenden Tabelle bezeichneten Stationen wie folgt, geändert.

Im Verkehr von / nach	1 Bismarck-Schacht	2 Segen-Gottes-Grube	3 Hans-Heinrich-Tiefbau	4 Friedenshoffnungs-Grube, unterer Anschluß	5 Friedenshoffnungs-Grube, oberer Anschluß	6 Glückhilf-grube, unterer Anschluß	7 Glückhilf-grube, oberer Anschluß	8 Julius-Schacht	9 Bahn-Schacht	10 Koksanstalt Bahn-Schacht	11 Charlottenbrunn	12 Schulte-Schacht	13 Steingrund	14 Melchior-Grube	15 Egmont- u. Alyrau-Schacht	16 Gustav und Abendröthe-Grube	17 (Consolidation), David- und Wignad-Grube	18 Ludwigsdorf	19 Rubengrube	20 Neurode	21 Mittelsteine	22 Mölten
	Frachtsätze für 1000 kg in Hellern																					
Kacow	1363	1366	1367	1369	1353	—	1353	1355	1348	1350	1345	1356	1348	1341	1320	1315	1346	1305	1293	1287	—	1284
Kolin (Lokalbahn	1050	1052	1053	1055	1039	—	1039	1041	1034	1037	1034	1045	1034	1027	1014	1010	1030	985	973	967	—	964
Neuhof a. d. Sazawa	1250	1252	1253	1255	1239	—	1239	1241	1234	1237	1234	1245	1234	1227	1214	1210	1230	1185	1173	1167	—	1164
Rattay	1290	1292	1293	1295	1279	—	1279	1281	1274	1277	1274	1285	1274	1267	1254	1250	1270	1225	1213	1207	—	1204
Rattay-Přiwlak	1300	1302	1303	1305	1289	—	1289	1291	1284	1287	1284	1295	1284	1277	1264	1260	1280	1235	1223	1217	—	1214
Roth-Petschkau	1060	1062	1063	1065	1049	—	1049	1051	1044	1047	1044	1055	1044	1037	1024	1020	1040	995	983	977	—	974
Sazau-Buda	1320	1322	1323	1325	1309	—	1309	1311	1304	1307	1304	1315	1304	1297	1284	1280	1300	1255	1243	1237	—	1234
Sedlischt	1320	1322	1323	1325	1309	—	1309	1311	1304	1307	1304	1315	1304	1297	1284	1280	1300	1255	1243	1237	—	1234
Soběschin	1340	1342	1343	1345	1329	—	1329	1331	1324	1337	1324	1335	1324	1317	1304	1300	1320	1275	1263	1257	—	1254
Sternberg a. d. Sazawa	1330	1332	1333	1335	1319	—	1319	1321	1314	1317	1314	1325	1314	1307	1294	1290	1310	1265	1253	1247	—	1244
Zruč	1303	1306	1307	1309	1293	—	1293	1295	1288	1290	1285	1296	1288	1281	1260	1255	1286	1265	1253	1247	—	1244

Wien, am 16. Dezember 1908.

K. k. priv. Österreichische Nordwestbahn, auch namens der beteiligten Bahnverwaltungen.

Digitized by Google

Wilhelm Beck & Söhne

k. u. k. Hoflieferanten

Wien, VIII. Langegasse 1, Zentrale.

FILIALEN: Lemberg, Innsbruck, Sarajevo.

Uniformen, Uniformsorten

Kürschnerwaren und Kappen

für Eisenbahnen. 661

Stefan v. Götz & Söhne

Wien und Budapest

Wien
XX/1. Bez., Gießmanngasse 2.
XX/1. Nordwestbahnstraße 53.

Budapest
b. Ganz & Co., Steinbrucherstr.

Eisenbahn-Sicherungsanlagen

Bahnschranken mit und ohne Vorläutesicherung,

Zentralweichenstellungen

Signalanlagen, Industriegeleisesicherungen, Geleisesperrbäume, Wechselsperren, Sperrschuhe, Sicherungs- und Signaleinrichtungen aller Art für Eisenbahnen und Ausrüstung hiezu.

Rein pneumatische Niederdruck-Weichen und Signalstellung nach den Patenten der General Railway Signal Co., Buffalo und Rochester U.S.A. und der British Pneumatic Railway Signal Co., Ltd. London.

Werkzeuge und Gebrauchsartikel für den Bahnbau, Bahnerhaltungs- und Betriebsdienst

Berg- und Hüttenwesen

Bremsschuhe, Waggonschieber etc. Patent Büßing

Bremsschlitten Patent Schön.

Seuthe'sche Knall- und Lichtsignale

Telegramm-Adresse: Bahngötz Wien Telephon.

„A B C“-Code fünfte Ausgabe in Verwendung.
Telephon 21682 und 21683 interurban. 687

RUNDSCHAU FÜR TECHNIK UND WIRTSCHAFT

ZENTRALORGAN FÜR DIE FORTSCHRITTE DER INDUSTRIE, VERKEHRSTECHNIK, FÜR SOCIALPOLITIK, VOLKSWIRTSCHAFT u. VERWALTUNG

HERAUSGEBER DIPL.ING. ALFRED BIRK, EISENBAHNOBERING. a. ö. O. PROF. a. d. K. K. DEUTSCHEN TECHN. HOCHSCHULE IN PRAG

VERLAG VON A. HAASE, PRAG I, ANNAHOF, POSTSPARKASSENKONTO 50.308, TELEPHON 308

Alleinige Anzeigen-Aufnahme

M. Pozsonyi, Wien,

IX. Hörlgasse 5.

Um meine Waschmaschinen à 24 Kronen

mit einem Schlage überall einzuführen, habe ich mich entschlossen, dieselben zu obigem billigen En gros-Preis *ohne Nachnahme zur Probe* zu senden! Kein Kaufzwang! *Ziel 3 Monate!* Durch Seifenersparnis verdient sich die Maschine in kurzer Zeit! Leichte Handhabung! Leistet mehr wie eine Maschine zu 70 Kronen! Die Maschine ist aus Holz, nicht aus Blech und ist unverwüstlich! Größte Arbeitserleichterung! Schont die Wäsche wie bei der Handarbeit!

Schreiben Sie sofort an:

Paul Alfred Goebel, Innsbruck.

Vertreter auch zu gelegentlichem Verkauf überall gesucht.

Bitte nicht zu vergessen, die Bahnstation anzugeben, nach welcher die Maschine geschickt werden soll.

Österreichische

Siemens-Schuckert-Werke

Wien, XX/2. Engerthstraße 150.

Elektrische Beleuchtung 666

Elektrische Kraftübertragung

Elektrische Bahnen

Dynamomaschinen
Schaltapparate
Installationsmaterial.

Elektromotoren
Zähler
Bogenlampen.

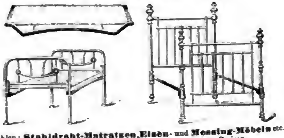
Installationsbureau: VI/1 Mariahilferstraße Nr. 7.

HUTTER & SCHRANTZ A.-G.

SIEBWAREN- u. FILZTUCHFABRIKEN.

K. u. K. HOF- LIEFERANTEN

Wien, VI. Windmühlgasse Nr. 20



empfehlen: **Stahldraht-Matratzen, Eisen- und Messing-Möbeln** etc. etc. in vorzüglichster Ausführung zu sehr mäßigen Preisen.

Illustrierte Kataloge gratis und franko.

Darlehen!

Allgemeine Cautionsbank Aktiengesellschaft

General-Repräsentanz für Österreich:

WIEN, IV. Technikerstraße Nr. 5.

Die Allgemeine Cautionsbank gewährt an **Eisenbahnbeamte** Darlehen gegen Gehaltsvormerkung zu außerordentlich günstigen Bedingungen, u. zw.: 1. Die Bank fordert an Darlehenszinsen pro anno 6½%; selbstredend immer von der verbleibenden Restschuld. 2. Der Darlehenswerber hat sich hinsichtlich seines Gesundheitszustandes einer ärztlichen Untersuchung zu unterziehen. Die übliche teure Lebensversicherung wird jedoch nicht verlangt. Für den Fall des Ablebens des Darlehenswerbers erlischt die restierende Schuld, so daß den Erben keinerlei Verpflichtung auferlegt bleibt. Für diesen seitens der Bank gebotenen Vorteil ist alljährlich ein mäßiges Schadendeckungsentgelt, dessen Höhe sich nach dem Alter des Darlehenswerbers richtet, immer nur von der verbleibenden Restschuld zu bezahlen. 3. Die übliche Stellung der Bürgen kann gegen eine einmal zu entrichtende mäßige Zahlung unterbleiben. (3 Perzent der Darlehenssumme.) 4. Bei der Erteilung des Darlehens werden als einmalige Kosten die Barauslagen und 1 Perzent Bankprovision in Abrechnung gebracht.

Zu weiteren Informationen ist die Bank jederzeit bereit und stehen Antragsformulare zur Verfügung. 701

Für den Inseratenteil verantwortlich Annoncen-Expedition M. Pozsonyi, Wien, IX. Hörlgasse 5.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten.

Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hilscher.

Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

HOPK
LIBRARY.
For
USE IN LIBRARY
ONLY
DO NOT REMOVE
FROM LIBRA

by Google